

МОЯ СОВЕТСКАЯ РОДИНА



А. И. Алексеев

И ТАЙГА ПОКОРЯЕТСЯ НАМ





А. И. Алексеев



И ТАЙГА ПОКОРЯЕТСЯ НАМ

МОСКВА
«ПРОСВЕЩЕНИЕ»
1979

ББК 26.89(2Р5)
А 47

Алексеев А. И.
А47 И тайга покоряется нам. — М.: Просвещение, 1980.— 112. с., ил.— (Моя Сов. Родина).

В книге в научно-популярной форме рассказывается об истории хозяйственного освоения сибирских и дальневосточных районов нашей страны. Особое место в книге уделяется характеристике зоны строительства Байкало-Амурской магистрали, ставшей поистине всенародной стройкой.

БАМ строит молодежь, и поэтому юному читателю будет интересно узнать ее историю.

А $\frac{60601-351}{103(03)-80}$ 277—79 4306020900

ББК 26.89(2Р5)
91(С18)

ПРЕДИСЛОВИЕ

«Российское могущество прирастать будет Сибирью» — эти вещие слова принадлежат великому Ломоносову. Неудержимо было движение русского народа на восток. От седого Урала до Тихого океана пролег гигантский путь землепроходцев и мореходов. Их сменили научные экспедиции и предприимчивые люди. Сибирь и Дальний Восток на всем огромном протяжении осваивались русскими людьми. Отважные сыны России ставили остроги, пахали целину, промышляли пушного и морского зверя, искали и разрабатывали полезные ископаемые, возводили города, строили заводы и фабрики — медленно, но прочно заселяли, осваивали Сибирь и Дальний Восток и грудью защищали потом и кровью политые земли от всяких иноземных посягательств.

Пришло время, когда центральные районы России связали с Тихим океаном Транссибирской железнодорожной магистралью. Но вслед за этим наступило и такое время, когда эта единственная магистраль уже не могла удовлетворять быстро развивающиеся сибирские и дальневосточные просторы. Возникла мысль о сооружении второй Транссибирской магистрали со вторым выходом к Тихому океану. Появились самые разнообразные проекты, велись изыскательские работы по разным направлениям еще в царской России. В них участвовали самые различные организации: от ведомственных до Академии наук.

Но только после Великой Октябрьской социалистической революции приступили к практическому воплощению этой идеи. В 30-х годах все четче стал вырисовываться проект создания железнодорожной линии, идущей от станции Тайшет севернее Байкала и далее по труднопроходимым северным районам Забайкалья к Амуру, к Тихому океану — в районе Советской Гавани.

Так появился проект Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, основное направление которой было разработано в 30-х и начале 40-х годов. Война и последовавший вслед за ней восстановительный период задержали строительство БАМа. И все же к началу 50-х годов в строю действующих находились головной и конечный участки магистрали: Тайшет — Лена и Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань, а также соединительные с существующей Транссибирской железной дорогой линии: Волочаевка — Комсомольск-на-Амуре, Известковая — Ургал и Бам — Тында.

Теперь советский народ получил возможность завершить строительство Байкало-Амурской магистрали на всем ее протяжении. Молодые строители БАМа трудятся самоотверженно, они не только строят — они обживают трассу великой стройки Сибири. Они с честью продолжают эстафету поколения комсомольцев 30-х и 40-х годов. История Байкало-Амурской магистрали — это история героических свершений советских людей в Сибири и на Дальнем Востоке.

О ней и рассказывается в данной книге.

Академик А. П. Окладников

КРАЙ ЧУДЕС

Начнем с официального. В 23-м томе Большой советской энциклопедии на с. 338 мы прочитаем: «Сибирь, территория, занимающая бо́льшую часть Северной Азии от Урала на западе до горных хребтов Тихоокеанского водораздела на востоке и от берегов Северного Ледовитого океана на севере до холмистых степей Казахской ССР и границы с МНР и Китаем на юге. Площадь около 10 млн. км^2. В пределах Сибири расположены Бурятская АССР, Тувинская АССР и Якутская АССР, Алтайский и Красноярский края; Тюменская, Курганская, Омская, Новосибирская, Томская, Кемеровская, Иркутская и Читинская области РСФСР. Как исторический район Сибирь включает в себя и Дальний Восток».

А Дальний Восток, протянувшийся от мыса Дежнева до Владивостока, включает в себя Приморский и Хабаровский края, Амурскую, Магаданскую, Камчатскую и Сахалинскую области РСФСР. Здесь един-



Таежная река

ственная в нашей стране область — Сахалинская, расположенная на островах: на Сахалине и Курильских. Сибирь и Дальний Восток омываются водами Карского моря, моря Лаптевых, Восточно-Сибирского, Чукотского, Берингова, Охотского и Японского морей.

По Сибири и Дальнему Востоку протекают такие крупные реки, как Обь с Иртышом, Енисей, Пясина, Хатанга, Анабар, Оленёк, Лена, Яна, Индигирка, Колыма, несущие свои воды в Северный Ледовитый океан. Анадырь, Пенжина и величественный Амур впадают в моря Тихого океана. На долю многоводных рек Сибири и Дальнего Востока приходится более половины потенциальных гидроэнергетических ресурсов страны.

Сибирь и Дальний Восток — край величественных гор и нагорий. Назовем такие, как Алтай, Западный и Восточный Саяны, Яблоновый, Верхоянский хребты, хребет Черского, Колымский, Буреинский хребты, Джугджур, Сихотэ-Алинь, знаменитые камчатские сопки-вулканы, дымящиеся вершины Курил.

В Сибири находится одно из чудес мира — самое глубокое и удивительное озеро Байкал, в которое впадает 336 рек и речек, а вытекает одна — своенравная красавица Ангара. Водную толщу Байкала населяет около 600 видов растений и свыше 1200 видов животных. Пятьдесят видов рыб «прописаны» в Байкале, и среди них всемирно известный омуль. Вода озера удивительно чиста и прозрачна. Байкал вобрал в себя $^1/_5$ мировых запасов поверхностной пресной воды и более 80% пресной воды СССР. И в пресной воде живет типичный представитель морской фауны — тюлень.

Сибирь и Дальний Восток вместе занимают площадь почти 13 млн. км^2, или 59% всей территории СССР.

О богатствах Сибири и Дальнего Востока русские люди сложили легенды. Впрочем, легенды, граничащие с истиной. Слова «Сибирь — золотое дно» стали пословицей. Именно так назвал свою статью о богатствах Сибири один из видных русских общественных деятелей и известный ученый-гидрограф XVIII века Федор Иванович Соймонов. В ней он отмечает, что

истинное изобилие Сибири заключено в ее природных ресурсах и в хозяйственной деятельности местных жителей и русских поселенцев. Уже тогда развивалась в Сибири горнозаводская промышленность, появилось скотоводство, хлебопашество, а также охота и рыболовство.

А. Н. Радищев, отбывавший в конце XVIII века ссылку в Илимском остроге, пророчески восклицал: «Как богата Сибирь своими природными дарами! Какой это мощный край! Нужны еще века; но как только она будет заселена, ей предстоит сыграть великую роль в летописях мира! Когда непреодолимая сила, когда могущественная причина сообщит коснеющим народам этих стран благодетельную предприимчивость, свет еще увидит, как потомки товарищей Ермака станут искать и откроют себе проход сквозь льды Северного Ледовитого океана, считающиеся непроходимыми, и тем поставят Сибирь в непосредственное общение с Европой, и тем выведут громадное сельское хозяйство этой страны из состояния спячки, в котором оно находится»[1]. Знаменитый исследователь полярных стран, норвежец Фритьоф Нансен, совершавший путешествие по Сибири в канун первой мировой войны, написал много справедливых слов о Сибири и Дальнем Востоке. Он был поражен обилием полезных ископаемых, среди которых выделялись месторождения золота. Но не только золото привлекало внимание путешественника. Богатства Сибири были повсюду. И кроме золота, писал он, «Сибирь богата другими металлами. Есть там и железная руда, и медь, и серебро, и свинец, и вдобавок драгоценные камни, минеральные источники и прочие природные богатства. Во многих местах найдены залежи угля, причем залежи одной восточной прибрежной полосы и Сахалина могли бы

---

[1] Радищев А. Н. Полн. собр. соч. М. — Л., 1952, т. 3, с. 387.

снабжать углем все тихоокеанские суда. Но каменноугольная промышленность в Сибири еще в зародыше и имеет большое будущее. На Сахалине открыта вдобавок нефть, которой, говорят, хватило бы на обиход всей Сибири и даже на вывоз в Австралию. И все же главные источники благосостояния Сибири заключаются не в недрах, а в необъятных пространствах пригодной для земледелия и местами очень плодородной земли, которая или вовсе еще не использована, или использована плохо. Очень справедливо замечание, что настоящим сибирским золотом является чернозем; одним из главнейших затруднений для развития земледелия было до последнего времени отсутствие путей сообщения»[1].

И сейчас не оскудевают богатства Сибири. Отдать их народу поможет Байкало-Амурская железнодорожная магистраль. Масштабы стройки грандиозны. Но сначала проследим по карте за ее маршрутом, а затем расскажем о тех местах, по которым пролял жет БАМ. От Тайшета до станции Лена дорога уже построена. Большой мост — 400 м — построен через Лену. Далее магистраль идет вдоль таежной реки Таюры, пересекает ее у одноименной станции. Пересекая затем реку Киренга рядом с впадением в нее Окунайки, магистраль идет по правому берегу Киренги и по ее притокам Улькану и Кунерме через Байкальский хребет. Здесь проложен Байкальский тоннель длиной 6,7 км. Далее магистраль выходит на реку Тыя, у мыса Курлы подходит к Байкалу.

От Нижнеангарска до большой станции Тында — один из самых трудных участков Байкало-Амурской магистрали. Сначала дорога пойдет вдоль Байкала, затем по правому берегу Верхней Ангары. В поселке Уоян магистраль пересечет Верхнюю Ангару. Отсюда

---

[1] Нансен Ф. В страну будущего. Магадан, 1969, с. 204.



Карта-схема Байкало-Амурской магистрали


БАЙКАЛО-АМУРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ
У Т С К А Я
А С С Р
Алдан
Таежное
ЮЖНО-ЯКУТСКИЙ БАС.
Нерюнгри
Беркакит
Нагорная
Дипкун
Тында
Сивачкан
Зейск
Бам
Зея
Селемджа
Февральск
БУРЕИНСКИЙ БАС.
Алонка
Чегдомын
Бурея
Ургал I
Березовка
Комсомольск-на-Амуре
Николаевск-на-Амуре
Амгунь
Амур
Советская Гавань
Благовещенск
Известковый
Биробиджан
Волочаевка II
Хабаровск
3
Х А Б А Р О В С К И Й К Р А Й
А М У Р С К А Я О Б Л
Байкало–Амурской
рожной магистрали
Построенные участки дороги
Строящиеся участки дороги
Основные строящиеся и проектируемые станции на трассе БАМ
Формирующийся Южно–Якутский территориально–производственный комплекс
Цифрами на карте обозначены:
1 Усть–Ордынский Бурятский авт.округ
2 Агинский Бурятский авт.округ
3 Еврейская АО

она пойдет через Северо-Муйский хребет. Тут ее ожидает большой тоннель протяженностью 15,3 км.

Выйдя на реку Муякан, дорога идет по ее правому берегу до впадения в реку Муя. На этом отрезке будут станции Муякан и Таксимо. Далее БАМ потянется до пересечения с Витимом, выше впадения в него Муи. Потом трасса проляжет по Муйско-Куандинской котловине, реке Сюльбан, отрогам хребта Кодар, Верхнечарской котловине до станции Чара. От этой станции дорога взберется на самую высшую точку трассы — хребет Удокан, откуда по берегам притока Олёкмы реке Хани, затем самой Олёкме, притока ее Нюкже до поселка Усть-Нюкже, отрогам хребта Чернышева и вдоль реки Геткан выйдет к Тынде.

И вот БАМ — на земле Дальнего Востока. От Тынды трасса выйдет на станцию Зейск. От нее через хребет Соктахан дорога выйдет к реке Деп. И далее по отрогам хребта Джагды к Зейскому плато, пересекая реки Дугду, Бурунду, Червинку и Селемджу.

От Селемджи магистраль проследует по водоразделу бассейнов рек Зеи и Буреи. Бурею БАМ пересечет близ того места, где в нее впадает река Ургал, и пройдет до станции Ургал-II, которая располагается на железнодорожной линии Известковый — Чегдомын, связавшей Сибирскую магистраль с Байкало-Амурской. К Амуру БАМ уже вышла в районе Дуки. Тут — станция Березовка, от которой трасса прошла к Комсомольску-на-Амуре.

В 1945 году, когда была построена линия Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань, летом через Амур действовала паромная переправа, а зимой по льду прокладывались рельсы. Такая паромно-рельсовая переправа позволяла наладить прямое сообщение с побережьем Тихого океана. В 1975 году был построен железнодорожный мост через Амур, и надобность в переправе отпала.

Железная дорога завершила свой бег на берегу Татарского пролива, в порту Ванино. От Ванино до Холмска на Сахалине налажено паромное сообщение. После устройства нормальной колеи поезда могут продолжить свой путь на острове до областного центра. Так что с берегов Балтики, например из Ленинграда, по БАМу можно будет, не пересаживаясь, доехать до Южно-Сахалинска.

Какие же районы пересечет Байкало-Амурская магистраль? Чем богаты эти районы? Каковы там условия жизни? Кто там живет и что там растет?

Говорилось уже, что Сибирь щедро одарила людей всякими богатствами, но они не просто даются человеку. Их надо найти, научиться использовать, надо суметь вдохнуть жизнь в суровую сибирскую и дальневосточную землю. Надо уметь ладить с природой — нужно суметь освоить огромную Сибирь. Для этого в первую очередь нужны дороги, пути сообщения. А ввод в действие БАМа позволит говорить о промышленном освоении площади, равной более 1 млн. $км^2$, а с учетом линии Бам — Тында — Беркакит, или Малого БАМа, эта площадь увеличится до 1,5 млн. $км^2$.

Байкало-Амурская магистраль пролегает по Иркутской области, Бурятской АССР, Читинской и Амурской областям и Хабаровскому краю. Все эти регионы различаются своими природными условиями. Горные хребты в западной части трассы вытянуты с северо-запада на юго-восток, т. е. располагаются почти перпендикулярно трассе. Они достигают высот от 1500 до 3000 м над уровнем моря. Между ними лежат котловины, наиболее крупные из которых Верхнеангарская, Муйская и Верхнечарская. От Байкала до Олёкмы трасса проходит в зоне высокой сейсмичности, где в год регистрируется до полутора тысяч землетрясений, достигающих силы до 8—10 баллов. К востоку сейсмичность убывает. По Амуру и его притокам пролегает Нижне-

амурская низменность, удобная для сельского хозяйства. Почти половина трассы проходит по территории с многолетнемерзлыми грунтами. К тому же они покрыты мхом толщиной до 30—60 см, и стоит содрать мох, как почва начинает таять. Поэтому при строительстве принимают соответствующие меры, так как иначе могут образоваться провалы, оползни.

Огромные лесные массивы расположены в зоне трассы БАМа. Леса здесь занимают свыше 20 млн. га территории. Особенно богаты лесными ресурсами бассейны рек Лены, Киренги, Селемджи и Амгуни. Запасы древесины в зоне БАМа определяются в 4 млрд. $м^3$. Лиственница, ель, сосна, кедр, пихта растут по всей зоне БАМа, но больше их все-таки в западной ее части. К востоку же преобладают сибирская и даурская лиственница и ценные породы редких деревьев.

Животный мир разнообразен: медведь, волк, лисица, рысь, росомаха, изюбр, олень, выдра, соболь, уссурийский тигр — всех их можно встретить в этих лесах. А птицы — рябчики, тетерева, куропатки, глухари, водоплавающие, ястребы, орлы и журавли... В реках и озерах — карпы, хариусы, ленки, таймени, таятся налимы и стерегут добычу щуки...

Характерная черта климата всей трассы — отрицательный баланс годовых температур. Среднегодовая температура воздуха во всей зоне БАМа составляет —1,—4° С. Минимальная температура — далеко за 50°, максимальная достигает +36° С. В Тайшете и в Советской Гавани — начальной и конечной точках магистрали — среднегодовая температура около нуля, а на перевале Удокан, на самой высокой точке трассы, она равна —11° С. Продолжительная, до восьми месяцев, зима малоснежная и почти безветренная. Особенно холодные зимы наблюдаются в котловинах. Жарче всего на трассе в июле. Лето сравнительно короткое и умеренно теплое. Но количество солнечной радиа-

ции на БАМе не уступает Грузии: солнце здесь светит в сутки в среднем 6,6 часа, а в Грузии этот же показатель равен 5,5.

В недрах Сибири и Дальнего Востока открыты огромные богатства. Очень много их в зоне БАМа: это медь, уголь, нефть, редкие металлы.

Одно из крупнейших месторождений меди — Удоканское, расположенное на севере Читинской области. К северо-востоку от него расположены Сюльбанское и Ункурское месторождения медных руд. По содержанию меди эти месторождения уникальны. Медь здесь залегает на значительной площади, и месторождения могут разрабатываться открытым способом.

В 1951 году открыто крупнейшее месторождение каменного угля — Нерюнгринское. По предварительным подсчетам, его запасы оцениваются более чем 400 млн. т, в том числе коксующиеся угли — около 350 млн. т. Кроме Нерюнгринского, разведаны Муостахское и Чульманское месторождения. Все вместе они составляют огромный Южно-Якутский каменноугольный бассейн с промышленными запасами свыше 40 млрд. т. Мощность каменноугольного пласта на Нерюнгринском месторождении достигает 50 м и более. В ближайшие годы здесь намечается разработка карьера на 10 млн. т коксующегося угля. В Чульманском месторождении пласты угля залегают почти горизонтально, и здесь возможна закладка двух шахт с годовой производительностью около 5 млн. т.

Вблизи Нерюнгринского и Чульманского месторождений угля располагается крупнейшее Алданское железорудное месторождение. Изучено и месторождение Таежное с высоким — до 42% — содержанием железа. В этом районе имеются также магнетитовые руды. Нетрудно предвидеть, какую крупную металлургическую базу в Сибири составят Удоканское, Нерюнгринское и Алданское месторождения! А кроме этих полез-



На территории Южно-Якутского комплекса

ных ископаемых, разведаны и уже частично разрабатываются угольные месторождения в Ургале, Чаро-Олёкминские железистые кварциты, Гарьское железорудное месторождение в Амурской области, Барвинское и Луговское месторождения полиметаллических руд

в Иркутской области и в бассейне реки Буреи в Хабаровском крае, месторождение слюды в Чуйском районе, нефти и газа в Иркутской области. В Бурятской АССР открыты месторождения редких металлов — Катугинское, сульфидных медно-кобальто-никелевых руд — Довыренское и Чайское месторождения, Орекитканское месторождение молибденовых руд и Холоднинское — титановых. В Бурятии открыто также месторождение высококачественного асбеста — Молодежное. Доступ ко всем этим и другим месторождениям открывает Байкало-Амурская магистраль.

Энергию для БАМа дадут электростанции Сибири и Дальнего Востока. Уже действуют Братская им. 50-летия Великого Октября, Зейская ГЭС, Комсомольская ГРЭС, строятся Буреинская, Дагмарская ГЭС на Селемдже и Нерюнгринская ГРЭС, разработаны проекты Верхнеленской (на Лене), Шороховской (на Киренге) и Мокской (на Витиме) гидроэлектростанций. Уже прокладывают высоковольтные линии электропередачи. Недалек тот день, когда в зоне БАМа сформируется новая энергосистема, тесно связанная с существующими энергосистемами Сибири и Дальнего Востока. В дальнейшем в зоне БАМа будут сформированы территориально-производственные комплексы (ТПК). Первый — Братско-Усть-Илимский ТПК — специализируется на выработке целлюлозы и переработке алюминия. Второй — Верхне-Ленский, формирующийся как центр судостроения и судоремонта у слияния Киренги с Леной. Затем Северо-Байкальский ТПК, спецификой которого станет горнодобывающая промышленность (асбест и редкие металлы). Северо-Читинский ТПК будет базироваться на медных рудах Удокана. Южно-Якутский — каменноугольный и железорудный комплекс. Западно-Амурский ТПК, расположенный в бассейне реки Зеи, будет базироваться на город Тынду, и в основе его разовьются лесообрабатываю-

щая промышленность и сельское хозяйство. Седьмой ТПК — Ургальский: это уголь и древесина. Восьмой — Нижне-Амурский — будет специализироваться на судостроении и переработке нефти. Формирование любого народнохозяйственного комплекса немыслимо без учета историко-географических особенностей региона. В свою очередь, строительство БАМа призовет в действие огромные потенциальные возможности районов. Строительство Малого БАМа, например, даст превосходные возможности для освоения Южно-Якутского угольного бассейна и Алданских железорудных месторождений.

«Эта стройка, — говорил Л. И. Брежнев, — имеет огромное значение. Байкало-Амурская магистраль прорежет вековую тайгу, пройдет там, где лежат огромные богатства, которые надо поставить на службу Родине. Здесь будет создан новый большой промышленный район страны, воздвигнуты новые города и поселки[1]».

Сейчас Байкало-Амурская магистраль успешно строится. Но нелегким был путь на восток нескольких поколений первопроходцев.

---

[1] Брежнев Л. И. Ленинским курсом. М., 1976, т. 5, с. 43.

НА ВОСТОК

Неудержимым было движение русского народа на восток, к берегам Тихого океана. Почти шесть десятилетий понадобилось ему, чтобы пройти из конца в конец необъятную Сибирь, преодолеть горы и реки, построить остроги, укрепиться на всем северо-востоке Азии. Действительно, с походов Ермака, начавшихся в 1581 году, до выхода Ивана Юрьевича Москвитина к берегам Охотского моря в районе реки Ульи в 1639 году прошло всего 58 лет. Совсем небольшой исторический срок и совсем маленький, если применить его к многотысячеверстной Сибири.

Походами русских землепроходцев и мореходов совершались Великие географические открытия. Скромные, талантливые и предприимчивые люди подчас и сами не знали цены своим делам, своим открытиям — они служили отчизне. «Он, народ этот, — писал М. Горький, — без помощи государства... в лице Дежнева, Крашенинникова, Хабарова и массы других

землепроходцев открывал новые места, проливы — на свой счет и за свой страх»[1].

Бо́льшая часть этого времени — пятьдесят один год — было затрачено неутомимыми русскими людьми на присоединение и обживание западносибирских земель, земель до Байкала, до открытия Лены и основания Якутского острога. В начале XVII века русские люди вышли к Енисею, а в 1619 году основали Енисейский острог, который стал опорным пунктом проникновения русских в Прибайкалье[2]... Отсюда начались походы на Лену, на Ангару и к Байкалу. На Лену шли северным путем по Нижней Тунгуске, через волок на Вилюй и на Лену. Шли на Лену и по южному направлению — из Енисейска.

На Илим был послан с десятью казаками Василий Ермолаевич Бугор. Он шел по реке Идирме, притоку Илима, волоком перебрался на реку Кут и спустился по ней до Лены, по которой дошел уже до реки Чаи. Здесь он соединился с отрядом Василия Хрипунова, вышедшим тоже в 1628 году из Енисейска. В устье рек Киренги и Кута были оставлены казаки для сбора ясака. Затем прибыл сюда по Илиму со своим отрядом Иван Галкин. Именно он построил в 1630 году Илимский острог. В этом же году при впадении Киренги в Лену казаки срубили Киренгский острог. В 1631 году были основаны Братский и Усть-Кутский остроги.

Значение этих событий очень велико для судеб не только Прибайкалья, но и всей Сибири. Открытие Лены привело к стремительному продвижению русских людей в Якутию. Отряд Петра Бекетова в 1632 году основал Ленский, или Якутский, острог, ставший центром всех дальнейших походов землепроходцев, а за-

---

[1] М. Горький. История русской культуры. М., 1939, с. 138.

[2] Далее эта глава излагается в основном по книге А. И. Алексеева «Хождение от Байкала до Амура». М., 1976.

тем и научных экспедиций. Отсюда уходили на север отважные мореходы, первооткрыватели Колымы, искатели северных острогов, отсюда собирались в путь к Чукотскому Носу и для «проведывания матерой земли Америки» выдающиеся мореплаватели и путешественники Федот Алексеев и Семен Дежнев. Из Якутска начинали свой путь к Тихому океану мореходы, основавшие Охотск и нашедшие морской путь на Камчатку. Из Якутска начинались многие другие экспедиции: из Якутска уходили в дальний путь Витус Беринг и Алексей Чириков, Мартин Шпанберг и Алексей Шельтинг, Петр Креницин и Михаил Левашов, Иосиф Биллингс и Гавриил Сарычев. Отсюда начинали промышленники и мореходы — первооткрыватели Алеутских и Курильских островов, отсюда отправились в Северную Америку Григорий Шелихов и Александр Баранов. Отсюда же начинали свои великие путешествия на юг в поисках Амура и богатых амурских земель Василий Поярков и Ерофей Хабаров. Славен для сибирской и русской истории северный город Якутск!

Построенный сначала на низменном берегу Лены острог затапливался вешними водами, поэтому прибывший сюда в 1634 году Иван Галкин перенес острог на более высокое место, но он по-прежнему страдал от половодья. Поэтому воевода Петр Головин в 1643 году распорядился перенести его вверх по Лене на 70 верст. Тут и встал острог, теперь уже не Ленский, как он был назван первоначально Бекетовым, а Якутский. Тут и по настоящее время стоит город Якутск.

В 1634 году был основан Вилюйск, а в 1635 году — Олёкминск, продолжалось исследование и заселение Прибайкалья. С середины XVII века Прибайкалье стало заселяться русскими вольными и промышленными людьми и крестьянами. Буряты, жившие у Байкала, узнали русских с начала 40-х годов, когда в 1641 году был основан Верхоленский острог. А в 1643 году

Курбат Афанасьевич Иванов добрался до озера Байкал, плавал по нему до острова Ольхон.

Одновременно Курбат Иванов послал к неясачным бурятам своих людей во главе с Федором Мещеряковым. Им удалось миром склонить бурят платить ясак русскому царю и вносить его в Верхоленский острог. Затем Иванов послал группу своих людей во главе с Семеном Скороходовым к Верхней Ангаре и наказал там строить острог и ясак собирать. Сам же отправился обратно и в Верхоленском остроге составил «чертеж Байкалу и в Байкал падучим рекам, и землицам... и на Байкале где мочно быть острогу». Курбат Афанасьевич Иванов — первый русский на Байкале, енисейский казак, служил затем в Анадырском и Жиганском зимовьях-острогах.

В 1640—1641 годах уже имелись первые географические описания путей, ведущих к Байкалу, появились первые сведения о реках Предбайкалья и о самом Байкале, появились и первые карты-чертежи этих районов.

Труднее оказалось с путями к Байкалу и вокруг него с юга. Тут не было таких удобных речных путей, а пешие дороги преграждали каменистые горы.

Поэтому по сравнению с северным направлением, к югу от Байкала русские люди появились несколько позже. От Верхоленского острога потянулись русские добытчики не только к Байкалу, но и вдоль его берегов, а то и на противоположные берега направляли свои суда храбрые землепроходцы, становившиеся мореходами. Известный теперь Нижнеангарск возник в 1646 году, а в 1648 году появился известный печальной славой Баргузин.

Путь к Байкалу пролегал не только по Лене и ее притокам; к нему добирались и бурной Ангарой, с трудом поднимаясь вверх по своенравной и порожистой сибирской красавице, по ее притокам. В 1661 году

Яков Иванович Похабов докладывал царю Алексею Михайловичу, что «июля в шестой день, против Иркута реки на Верхоленской стороне государеве новый острог служилыми людьми ставлю... А как бог совершит наготове острог, и о том будет написано в Енисейской острог...»

Кто будет в Иркутске, тот сможет и сейчас осмотреть место древнего острога. Расположен он был на правом берегу Ангары против устья реки Иркута. От строений острога начала XVIII века сохранилась Спасская церковь. Уже 18 февраля 1690 года Иркутск стал городом.

Отсюда, из Иркутска, потянулись русские люди в Забайкалье, на Амур. Постепенно Иркутск отвоевывал у древней столицы Сибири — Тобольска право первого города. А в XVII веке вокруг Иркутска концентрировалось все, что происходило в жизни русских людей и местных жителей на пороге Байкала и на самом Байкале — там, где сейчас пролегает западный участок Байкало-Амурской магистрали.

* *
*

А теперь вернемся снова на Лену и в Якутск. В 1633 году отряд Ивана Реброва и Максима Перфильева впервые вышел по Лене к Северному Ледовитому океану, и по нему, идя на восток, добрался до устья Яны, а затем Индигирки, открыл землю юкагиров. Одновременно С. Харитоновым и П. Ивановым через Верхоянский хребет была проведена сухопутная дорога к верховьям этих рек. Появились русские поселения-зимовья: Верхоянское и Нижнеянское на Яне, Подшиверское, Уяндинское и Олюбинское на Индигирке, Алазейское на Алазее.

В 40-х годах землепроходцы проникли на Колыму, где были основаны Среднеколымское, Нижнеколым-

ское и Верхнеколымское зимовья. С 1641 года, когда в Якутск прибыл первый воевода Петр Головин, образовалось Якутское воеводство. В 1648—1649 годах свершилось выдающееся географическое открытие — открытие пролива между Азией и Америкой: Федот Алексеев и Семен Дежнев обогнули Чукотский полуостров в 1649 году в устье реки Анадырь, был основан Анадырский острог. Семен Андреевич Шелковник двумя годами раньше, в 1647 году, основал Охотский острог, которому суждено было в скором времени стать первым русским портом на Тихом океане и колыбелью русского Тихоокеанского флота.

А впервые на побережье Тихого океана, к Охотскому, или, как его тогда называли, Ламскому (вспомните, Байкал называли также от слова «лама», что означает «большая вода»), морю пришел отряд под предводительством Ивана Юрьевича Москвитина. 31 января 1636 года из Томска на Лену вышел небольшой отряд томских казаков во главе с атаманом Копыловым. Путь их лежал через Енисейск на Верхнюю Тунгуску, реку Куту и затем на Лену. С Лены Копылов отправился на Алдан, и в 1638 году недалеко от впадения в Алдан реки Маи построил Бутальское зимовье. Перезимовав там, Копылов летом 1639 года послал отряд из томских и красноярских казаков во главе с И. Ю. Москвитиным отыскивать Ламу. По Алдану, Мае, затем волоком вышли казаки в верховье реки Улья, по ней спустились в устье, поставив там острог.

Обосновавшись на устье реки Ульи, отряд совершил несколько плаваний по морю: на север — до устья рек Охоты и Кухтун — и на юг — до устья реки Уды. Во время походов на юг спутники Москвитина слышали и от местных жителей о богатой реке Амур. Это известие вызвало целую волну походов туда. И все они не миновали тех мест, по которым про-

легает теперь трасса Байкало-Амурской магистрали. Все отряды казаков, промышленных людей, направляющиеся к Амуру, побывали хотя бы в Усть-Куте. Побывали там и Максим Перфильев, и Еналей Бахтеяров, и Василий Поярков и подолгу жил знаменитый Ерофей Хабаров. Первенство тут у Максима Перфильева — он одним из первых двинулся на юг, хотя и не достиг Амура. В 1638 году он был послан из Енисейска «для новых обысканий». Зимовал в Олёкминском остроге, а весной 1639 года казаки направились к устью Витима, где снова зимовали. Весной 1640 года они «начали новое обыскание» — поплыли вверх по Витиму. Через восемь дней добрались до устья реки Цыпир (теперь Ципа) и по ней плыли еще девять дней, пока «Большой порог» не преградил им путь. Тогда и повернули обратно. Во время плавания они от встречных жителей слышали много и о Шилке-реке, и об Амуре, и о народе, живущем на берегах этой реки.

Якутский воевода уже в 1641 году послал по пути Перфильева новый отряд казаков и промышленных людей во главе с письменным головой Еналеем Бахтеяровым. Кроме новых «расспросных сведений», Бахтеяров и его спутники ничего в Якутск не доставили. Но и Перфильев, и Бахтеяров не миновали Муйской долины, не миновали тех мест, где Витим принимает в себя реку Муя. Следовательно, эти отважные путешественники были первыми там, где изыскатели и проектировщики много лет спустя станут нащупывать нитку железной дороги.

Но походы к Амуру продолжались. Именно с Амуром, который навсегда вошел наряду с Байкалом в звонкое сочетание БАМа, связана экспедиция, которую возглавил Василий Данилович Поярков. В июле 1643 года экспедиция Пояркова отправилась из Якутска в путь. Шли по Лене, Алдану, притоку его Учу-

ру. Там, где в Учур впадает река Гонам, часть отряда стала на зимовку, а Поярков с девятью десятками людей пошел дальше. Оставшимся он наказал весной продвигаться на реку Зею.

Перевалив через Становой хребет, Поярков вышел к истокам реки Брянты, правого притока Зеи. Построив тут дощаники, казаки спустились до Зеи, где дождались своих товарищей. Все они поплыли по Зее и вскоре вышли на Амур, по которому и стали спускаться вниз. Через шесть дней достигли устья реки Уссури. Продолжая плавание, отряд через четыре недели добрался до устья Амура и здесь остался зимовать. Идти зимой в Якутск через горы было бессмысленно, поэтому стали готовиться к морскому переходу: ремонтировали и оснащали суденышки, приводили в порядок одежду и обувь, запасали продукты.

Весной 1645 года отряд Пояркова вышел в бурное Охотское море. Когда шли лиманом Амура, справа хорошо были видны берега острова Сахалин. Двенадцать недель волны бросали суденышки. Путешественники старались плыть вдоль берега. Сначала их забросило на какой-то большой остров, потом принесло к берегу недалеко от устья реки Ульи, где в свое время основал зимовье Иван Москвитин. Была уже поздняя осень, и Пояркову пришлось зимовать здесь еще раз.

Ранней весной 1646 года Поярков отправился в Якутск по реке Улье, перевалил через хребет Джугджур и далее плыл по Мае, Алдану и Лене. В устье Ульи он оставил 20 человек, которые должны были ждать до следующего года смены из Якутска. Только в середине июня 1646 года, после трехлетнего отсутствия, Поярков возвратился в Якутск, где многие считали его погибшим.

Труднейшее плавание Пояркова по Амуру и Охотскому морю — первое в истории плавание по реке

и морю — ставит имя мореплавателя и землепроходца в один ряд с именами выдающихся путешественников мира. Он первым из русских увидел те места, где теперь стоит город Комсомольск-на-Амуре, где через Амур перекинулся величественный мост, по которому идут поезда к конечному пункту БАМа — городу Советская Гавань.

Ерофей Павлович Хабаров до прихода в Сибирь с семьей жил в Сольвычегодске, где держал соляные варницы. В 1628 году он ходил в Мангазею, откуда ушел на Пясину. Брат его — Никифор Хабаров нанимал на Енисейском «волоку» шесть покручеников[1], с которыми он и Ерофей добыли восемь сóроков[2] соболей. В 1630 году братья Хабаровы вместе с племянником Артемием Филипповичем Петриловским обосновались на Енисее, вблизи устья реки Тиса. Здесь Хабаров занялся хлебопашеством. Но слава богатой Лены не давала ему покоя: Хабарова тянуло на новые места. Получив из Енисейского острога разрешение и «проезжую грамоту» — паспорт, он перебрался на Лену и обосновался сначала в Усть-Кутском остроге. Из него ходил в Якутск. Основал и на новом месте соляные варницы, которые в 1639 году начали снабжать солью не только ближайшие остроги, но и Якутск.

Вскоре Хабаров стал одним из крупнейших хлеботорговцев в Якутском уезде. Но случилось так, что якутские воеводы отобрали у него в «государеву казну» безвозмездно три тысячи пудов хлеба; затем отписали в казну и соляной завод. Отобрали у него и земли.

---

[1] *Покрученик* — человек, нанявшийся для промыслов и получающий от хозяина полное снаряжение и содержание.

[2] *Сóрок* — единица счета, применяемая раньше, означавшая 40 штук чего-либо, в данном случае соболиных шкур.

Тогда Ерофей Павлович поселился в устье реки Киренги и основал там в 1641 году селение, впоследствии названное Хабаровкой. Энергичный и деятельный, он и на новых землях завел обширное хозяйство. Но и тут его не оставили в покое. Якутский воевода в 1643 году отобрал все владения Хабарова, а его самого за отказ снабжать якутскую казну деньгами посадил в тюрьму. Из тюрьмы Хабаров вышел только в конце 1645 года, вернулся в Усть-Киренгу и принялся восстанавливать свое хозяйство, но затем стал собираться на Амур, о котором так много начали говорить — слухи дошли и до Прибайкалья... Человек дальновидный, с большим жизненным опытом, Хабаров понимал, какое значение будет иметь успешный поход на Амур. Ему было известно, что путь на эту реку короче и удобнее не по Витиму, а по Олёкме. Походы многих промышленников подтверждали это. 6 марта 1649 года Хабаров письменно обратился с челобитной к якутскому воеводе отпустить его на Амур. Он писал, что знает путь на Амур короче, по Олёкме, и просил дать ему 150 человек, которых брался снарядить за свой счет.

Воевода отпустил Хабарова и дал ему наказ о походе. В нем говорилось, что воевода Францбеков и дьяк Степанов «велели Ерофейку итти, и с ним охочим служилым и промышленным людям сту пятидесяти человекам, или сколько может прибрать, которые похотят без Государева жалованья итти, по Олёкме и по Тугирю рекам, и под волок Шилской и на Шилку». Но только 70 человек набрал Хабаров. На их снаряжение ему пришлось брать в долг деньги у воеводы, но все же в конце марта отряд Хабарова вышел из Илимского острога. К осени добрались до устья Тугира, правого притока Олёкмы. Здесь, в построенном острожке, зазимовали. А в январе 1650 года на нартах пошли вверх по Тугиру и перевалили через

Олёкминский Становик — отроги Станового хребта. Весной того же года добрались до реки Урки, притока Амура. На Урке в настоящее время расположена станция Сибирской железной дороги, названная в честь Хабарова — Ерофей Павлович. Отсюда по зимнему пути с группой из 20 человек он пошел в Якутск. 26 мая 1650 года он был в Якутске и докладывал воеводе о походе, показывал чертеж посещенных мест. Францбеков понял, что медлить нельзя. 110 человек добровольно согласились отправиться с Хабаровым, да 27 служащих выделил воевода.

Осенью 1650 года Хабаров с пополнением встретился со старыми товарищами и оттуда пошли вниз по Амуру. После десятидневного похода они поставили на месте остановки острог, в котором осталась часть участников похода. Остальные же вернулись зимовать в Албазин. В Якутск с ясаком и донесениями Хабаров отправил Артемия Петриловского, Терентия Чечигина.

Когда наступила весна, Хабаров начал свой поход на Амур. Вскоре выяснилось, что дауры из окрестных мест снялись и ушли в неизвестном направлении. Зимовать на этом месте становилось невозможно, а время шло к осени.

Тогда 7 сентября Хабаров отправился дальше, вниз. Четыре дня плыли до того места, где Амур течет, стиснутый Буреинским хребтом. Через ущелье плыли два дня и ночь; а еще через два дня достигли устья реки Сунгари. После короткой остановки и расспросов плыли еще семь дней мимо берегов, на которых жили дучеры. Ниже по Амуру встретили новый народ. Хабаров называет его ачанами или гольдами. Землю они не пахали, скот не разводили, занимались только рыболовством.

29 сентября увидели селение на левом берегу Амура. Здесь решили зазимовать и поставить острог. Его основательно укрепили, запаслись продуктами.

Между тем Чечигин и Петриловский, посланные в Якутск, развернули энергичную деятельность. Они набрали 144 «новоприборных охочих» человека. Воевода Францбеков выделил для Хабарова 30 пудов «зелья» — пороха и 30 пудов свинца. К началу августа 1651 года Чечигин был готов в путь. До наступления зимы он добрался до Тугирского волока. Недалеко от волока они встретили нарочного от Хабарова с просьбой «поспешать» на Амур. И Чечигин, не останавливаясь на зимовку в Тугире, пошел далее. Запас, взятый с собой, он оставил у Тугира под присмотром восьми своих казаков и тринадцати старослужащих во главе с Никифором Хабаровым и Ивашкой Портнягой. Им было приказано ранней весной со всеми запасами явиться на Амур. Чечигин же 10 сентября пошел через волок и на Амуре стал спешно строить суда, чтобы успеть уже в этом году соединиться с Хабаровым.

Когда Чечигин и Петриловский плыли по Амуру, то время от времени посылали вперед разведку, но на след Хабарова напасть не удавалось. Приближалась зима. Стали на зимовку. Отряд Хабарова зимовал в разных местах: основные силы в низовьях реки, а присланные — в верховьях. И никто из них ничего не знал друг о друге. С наступлением весны Чечигин отправил вперед на быстром струге пять служилых и 21 казака во главе с Иваном Нагибой. Им было наказано плыть вниз десять дней и смотреть вокруг, чтобы не пропустить Хабарова.

Но случилось так, что плавание Нагибы оказалось настолько интересным, что мы вспоминаем теперь о нем как о выдающемся событии. 4 мая 1652 года отряд этот вышел из Банбулаева города. Десять дней плыли казаки, не спуская глаз с берега. Они пришли в страну дучеров. Хабаровцев они не встретили — осталось предположить, что они ушли вниз, к гилякам. Нагиба после совета с товарищами решил нару-

шить наказ и плыть дальше. И вскоре казаки, сами того не зная, оказались в устье Амура, а затем и в Амурском лимане. Таким образом, отряд Нагибы был вторым, после Пояркова, русским отрядом, побывавшим в устье Амура, проплывшим весь Амур.

Так как и тут Хабарова не было, то возвращаться домой Нагиба решил, как и Поярков, морским путем. 15 сентября 1653 года они добрались до Якутска.

В конце мая 1652 года, не дождавшись возвращения Нагибы, отряд Чечигина вышел к Хабарову. Встреча состоялась у хребта Малый Хинган. Неделю казаки отдыхали. Выяснилось, что Хабаров зимовал в низовьях Амура. В отряде у него осталось менее двухсот человек, а помощь не подходила. Надо было во что бы то ни стало связаться с Якутском, и Хабаров поплыл вверх по Амуру. Он построил шесть дощаников и разместил на них все: пушки, запасы, лошадей. 22 апреля пошли в обратный путь. Большей частью гребли, при попутном ветре поднимали паруса. И только при выходе из Хинганских «щек» увидели спускающийся отряд казаков. Это были Чечигин и Петриловский, которые доставили Хабарову людей, порох, свинец и одну пушку.

У якутского воеводы не хватило сил, чтобы закрепиться на Амуре, и он все время просил помощи у царя. А желающих отправиться на Амур становилось все больше и больше: началось настоящее паломничество, люди уходили туда самостоятельно, стихийно возникали отряды, организовывались артели. С последним донесением воевода отправил в Москву хабаровца Попова, чтобы тот объяснил положение дел на Амуре. В марте 1652 года для постройки дорог, размещения людей и ознакомления на месте со всеми делами по Амуру был послан московский дворянин Дмитрий Иванович Зиновьев. Встреча его с Хабаровым произошла в начале августа 1653 года на устье реки Зеи. Прямой

и честный Хабаров не понравился властолюбивому московскому дворянину.

Уезжая с Амура, Зиновьев решил взять с собой в Москву самого Хабарова. Царь Алексей Михайлович принял землепроходца и наградил его званием сына боярского и назначил приказчиком поселений между Леной и Илимом, от Усть-Кута до Чечуйского волока. Но вскоре по прибытии на Лену Хабарова арестовали и отправили в Якутский острог, так как он не смог сразу рассчитаться с долгами, сделанными перед даурским походом. Хабаров нашел поручителей и лишь тогда смог возвратиться на свои земли. В ноябре 1667 года Хабаров просил тобольского воеводу Петра Годунова отпустить его снова на Амур, но получил отказ. Свои последние дни Ерофей Павлович Хабаров провел в Илимском остроге или в деревне Хабаровке, около Усть-Киренги. Имя Хабарова неразрывно связано с трассой Байкало-Амурской магистрали: он был в тех местах, где начинается трасса, и много путешествовал по тем местам, где она завершается. По Хабаровскому краю пролегает часть БАМа.

Приамурье быстро осваивалось русскими людьми. Вскоре на Среднем Амуре образовалось Албазинское воеводство (уезд), в административном отношении подчиненное Нерчинску. В документах 70-х годов XVII века упоминается до двадцати русских крестьянских селений, рассеянных от устья Аргуни вниз по Амуру до реки Буринда. «Переселение на Амур русских промышленников, «гулящих» людей и пашенных крестьян, стремившихся уйти от феодального гнета и в новые земли, было важнейшим последствием похода Е. П. Хабарова, имевшим для судеб приамурского населения огромное значение»[1].

---

[1] История Сибири. Л., 1968, т. 2, с. 53.

Вот что было в XVII веке там, где строится теперь восточная часть Байкало-Амурской магистрали. Каждый километр здесь связан с именами известных и безвестных русских героев.

Теперь расскажем о событиях, происходивших на крайнем северо-востоке нашей страны во второй половине XVII и в начале XVIII века. Эти события неизбежно были связаны с Иркутском и Якутском, т. е. с районами, соответствующими современным Западному и Центральному участкам Байкало-Амурской магистрали.

По-прежнему из Иркутска отправлялись многие экспедиции не только на юго-восток, но и на север и восток Сибири, к Дальнему Востоку. Некоторые из экспедиций проходили через Усть-Кут, который был в те годы перевалочным местом на Лену, а по ней — в Якутск и далее.

После того как С. И. Дежневым был основан Анадырский острог, русские землепроходцы стали искать пути на Камчатку и в Северную Америку. Есть сведения, что уже участники плавания Дежнева и Попова побывали там. Значительный вклад в представления русских о северо-востоке Азии внесли походы М. В. Стадухина, который в 1651 году, пройдя по суше из Анадырского острога на Пенжину, плавал в течение двух лет вдоль побережья Охотского моря до Тауйской губы. Он же в 1657 году доходил до реки Охоты, где уже существовал Охотский острог.

Теперь известно, что самые ранние походы русских на Камчатку относятся к 1686—1688 годам. Это походы Ивана Голыгина, Василия Кузнецова, Луки Морозко и других. Исторические походы Владимира Атласова в 1697—1699 годах закрепили успехи русских. Атласов основал на Камчатке первые остроги. Он же принес первые сведения о Курильских островах, относящиеся к 1700 году. В 1711 году Д. Я. Анцыферов



В. И. Беринг

и И. П. Козыревский первыми побывали на первых Курильских островах — Шумшу и в 1713 году — на Парамушире. По некоторым сведениям, И. П. Козыревский побывал и на Онекотане.

Русские люди нашли сухопутный путь на Камчатку, побывали на первых Курильских островах, а морской путь к этим землям еще не был найден. С 1710 года начались попытки к отысканию морского пути на Камчатку, которые завершились плаванием Кузьмы Соколова, Никифора Трески, Якова Невейцына, Андрея Буша на ладье «Восток» в 1716—1717 годах из Охотска.

В 1719 году, исполняя повеление Петра I, офицеры Иван Михайлович Евреинов и Федор Федорович Лужин осмотрели шесть Курильских островов и составили первую карту всех островов по расспросным данным.

Открытие Северной Америки не стало уделом этих мореплавателей, хотя им было приказано: «Ехать вам до Тобольска и от Тобольска взять провожатых и ехать до Камчатки и далее, куды вам указано. И описать тамошние места, где сошлася ли Америка с Азиею, что надлежит зело тщательно сделать, не только сюйд и норд, но и ост и вест, и все на карту исправно поставить» [1].

---

[1] Полный свод законов Российской империи, т. V, № 3266.

Эту задачу исполнили Витус Йонссен Беринг, Алексей Ильич Чириков и Мартин Петрович Шпанберг, в 1728 году на судне «Св. Гавриил» прошедшие проливом, который теперь носит имя Беринга. В 1732 году Иван Федоров и Михаил Гвоздев на «Св. Гаврииле» подходили к берегам Северной Америки у мыса Принца Уэльского. А в 1732—1742 годах на всем протяжении Сибири и северо-востока Азии действовала Великая Сибирско-Тихоокеанская, или Вторая Камчатская, экспедиция, которой по-прежнему руководил В. Беринг. В ее составе были отряды, производившие съемку и опись северного побережья Сибири и Дальнего Востока.

Тихоокеанские отряды, которыми руководили Беринг, Чириков и Шпанберг, открыли со стороны Тихого океана Северную Америку, побывали у берегов Японии, открыли Алеутские острова. Участник экспедиции С. П. Крашенинников исследовал Камчатку и написал обстоятельный, ставший классическим, труд «Описание земли Камчатки». А. Е. Шельтинг в 1742 году побывал у берегов Сахалина.

Мы сделали это историческое отступление для того, чтобы сказать, что все исследователи, прежде чем добраться до побережья Северного Ледовитого океана или к берегам Тихого океана, за исключением западносибирских отрядов Второй Камчатской экспедиции, прошли путь от Енисейска до Якутска через Усть-Кут. Все они ступали по тем местам, где теперь пролегает Байкало-Амурская магистраль.

Широко известны имена Григория Ивановича Шелихова и Александра Андреевича Баранова, основавших первые русские поселения в Северной Америке, положивших начало существованию Русской Америки, основавших Российско-Американскую компанию, просуществовавшую до 1867 года, до продажи Русской Америки США.

Много раз пересекались пути Григория Шелихова, жившего постоянно в Иркутске, с трассой вновь строящегося железнодорожного пути.

В 1785 и в 1794 годах на пути к Охотску через Предбайкалье и на обратном пути в Петербург проходила экспедиция под начальством Иосифа Иосифовича Биллингса и Гавриила Андреевича Сарычева. 10 ноября 1785 года Сарычев был в Иркутске. И в Иркутске, и из Иркутска в Якутск экспедиция шла через современную трассу БАМа.

Наверное, трудно подсчитать, сколько раз пути-дороги академика Эрика Густавовича Лаксмана пересекались с БАМом. Ученый-натуралист долгие годы жизни был связан с Иркутском, Забайкальем, Нерчинском, где он жил и работал. С 1764 и по 1794 год, тридцать лет, отданы им этим местам. Он исколесил все Забайкалье, не один раз переплывал Байкал, собирал минералы.

В 1792 году Эрик Лаксман совершил путешествие на Охотское побережье из Иркутска, куда он перебрался на жительство из Нерчинских заводов.

Вблизи трассы БАМа, у Байкала, во второй половине XVIII века вели исследования участники Академических экспедиций — П. С. Паллас и И. Г. Георги. Во время своих путешествий Георги обогнул весь Байкал и делал многочисленные маршруты в стороны от него. По пути из Томска в Иркутск в начале 1772 года Георги примкнул к Палласу, зимовавшему тогда в Красноярске, и вместе с ним добрался до Иркутска. Тут они разделились: Паллас ранней весной отправился в Забайкалье, а Георги оставался до середины июня в Иркутске, откуда совершал экскурсии в окрестностях города.

Георги был первым исследователем побережья Байкала от дельты Верхней Ангары до Чивыркуйского залива устья Баргузина. По долине этой реки он про-

ник на Витимское нагорье, посетил ряд рудников в районе Нерчинска и после этого вернулся в Иркутск.

Таким образом, вклад русских землепроходцев, исследователей XVII—XVIII веков в познание природы нынешнего БАМа огромен. Благодаря их усилиям не только получены первые сведения об этом крае, но и даны его описания, составлены географические и специальные карты.

ПОЗНАНИЕ ЗЕМЛИ

Сибирь и Дальний Восток были пройдены русскими людьми из конца в конец. Бесстрашный и предприимчивый россиянин шагнул через Тихий океан и обосновался в Северной Америке. Кончилась эпоха Великих русских географических открытий. Наступило время изучения огромных пространств. И оно шло попутно с заселением и хозяйственным освоением.

Население Сибири быстро росло. Если в 1795 году там насчитывалось около 1,2 млн. человек, то в 1852 году оно составляло более 2,7 млн. человек. Большинство населения занималось сельским хозяйством: животноводством, охотой, рыбным и пушным промыслом. Но к концу первой половины XIX века стала бурно развиваться золотопромышленность.

Первые золотые россыпи были открыты в 1832 году в Минусинском и Ачинском округах Енисейской губернии. Затем золото нашли в Канском и Нижнеудинском округах. Но добывать золото стали впервые в 1840 —

1841 годах в Верхоленском районе. В 1842 году мещанин Попов открыл золотую россыпь по речке Бухте, впадающей в Тунгир; в 1846 году мещанин Окуловский открыл золото в верховьях Хомолхо. В Забайкалье — в Верхнеудинском и Баргузинском округах — по системам рек Чикоя, Ципы и Ципикана — первые прииски возникли в 1844 году. И с 40-х годов XIX века Восточная Сибирь стала главной поставщицей золота в стране.

Это привело к значительным переменам. Возникли новые пути, расширились представления о неведомых горных районах, организовывались различные экспедиции. Изменения произошли и в административно-территориальном делении Сибири, которая в 20-х годах XIX века была официально разделена на Западную Сибирь с центром в Омске и Восточную Сибирь с центром в Иркутске. Московско-Сибирский тракт стал теперь проходить из Екатеринбурга (ныне Свердловск) через Тюмень, Ялуторовск, Ишим, Тюкалинск, Омск, Томск, Красноярск, Иркутск. А за Байкалом тракт шел на Читу, Нерчинск и Кяхту. Именно в основном в этом направлении и пролегла будущая Сибирская железная дорога.

В Западной Сибири в это время основное внимание географы и геологи уделяли Алтаю, а также Уралу. В 1818 году одной из первых была организована экспедиция по изучению Колывано-Воскресенских рудных месторождений. В 1829 году известный немецкий путешественник и естествоиспытатель А. Гумбольдт совершил путешествие из Петербурга на Урал и затем через Тюмень и Тобольск до Барнаула, откуда проехал до Риддера (Лениногорск), Усть-Каменогорска, Бухтарминска, Нарыма, вдоль Иртышской линии казачьих поселений, в Семипалатинск и обратно в Петербург. Большая заслуга в изучении Горного Алтая принадлежит П. И. и И. П. Шангиным, Г. И. Спасскому,

П. К. Фролову. В 1826 году туда для изучения флоры отправилась большая научная экспедиция Дерптского университета. В 1834 году к высокогорному Телецкому озеру совершил путешествие Г. П. Гельмерсен. В 1842 году П. А. Чихачев совершил длительное путешествие по Западной Сибири и Средней Азии. Добравшись до озера Каракуль, он по долине реки Алаша перешел к средней части долины реки Абакана, затем по Енисею до Красноярска.

В 1838 году профессор Московского университета Г. Е. Шуровский совершил большое путешествие по Уралу, а в 1844 году — на Алтай. Из Змеиногорска Шуровский переехал в районы Салаира и Кузнецкого Алатау. После исследования золотых приисков Салаира путешественник пересек хребты Алтая в нескольких направлениях. Кроме того, среди исследований Восточной Сибири необходимо выделить путешествие в 1808—1810 годах к берегам Северного Ледовитого океана М. М. Геденштрома. В течение двух лет путешественник в сопровождении геодезиста Е. Кожевина и промышленника Я. Санникова объехали и «положили на карту» часть Ляховских и Новосибирские острова; географические наблюдения велись также и на побережье и на пути к берегам Ледовитого океана. Геденштром описал побережье океана от реки Яны до мыса Баранов Камень и на основе глазомерной съемки составил карту этой местности. Описание экспедиции было опубликовано под названием «Путешествие Геденштрома по Ледовитому морю». Кроме географических сведений о северо-востоке, в этой работе содержатся сведения и о других районах Восточной Сибири. Геденштром описал процесс замерзания Ангары, дал очерк природы Байкала.

Результаты М. М. Геденштрома нуждались в проверке, так как вскоре обнаружились значительные неточности. Поэтому было решено отправить на север

новую экспедицию для завершения исследований и точных астрономических определений. Для этой цели были образованы два отряда: Колымский, которым руководил Ф. П. Врангель, и Усть-Янский, которым руководил П. Ф. Анжу. Они обследовали побережье от устья реки Оленек до острова Колючин. Были решены многие географические загадки: спор о Земле Санникова и Земле Андреева, положение Шелагского мыса. Большое значение имели систематические исследования, а также наблюдения за миром животных и растительностью.

В 1843—1844 годах состоялась экспедиция Александра Федоровича Миддендорфа на север Сибири и Дальний Восток. Целью экспедиции было исследование Таймырского полуострова, изучение многолетней мерзлоты. Путешествие началось осенью 1842 года из Петербурга. Затем участники его собрались в Красноярске, а в конце февраля 1843 года были уже в Туруханске. Здесь окончательно собрались и направились в Дудинку, откуда повернули на восток к Пясине. В селении Коренном Филиповском на реке Боганиде они дождались весенней перекочевки местных жителей и пошли с ними на север. Миддендорф в это время совершил путешествие к устью реки Хатанги. Добравшись до нее, он убедился в невозможности по этой реке добраться до моря. Тогда он решился спуститься к океану по реке Таймыр (Верхней и Нижней).

Миддендорф дошел до широты 76°. На обратном пути он едва не замерз — спас его Василий Васильевич Ваганов. Затем, соединившись с базовой группой, экспедиция поднялась по Енисею и Ангаре до Иркутска, откуда после кратковременного отдыха направилась по Лене в Якутск. Отсюда — это был уже 1844 год — экспедиция по рекам добралась до Амгинской слободы, перевалила через хребет Джугджур и обосновалась в Удском остроге.

Для того чтобы продолжить плавание, необходимо было построить байдары. Месяц ушел на их строительство, а затем Миддендорф и Ваганов начали свое плавание вдоль юго-западного побережья Охотского моря и на Шантарские острова. Им удалось осмотреть полуостров Сегнекинский, гавань Константиновскую, залив Академии (Ульбанский и Усальгинский). «22 сентября пошли вверх по Тугуру до урочища Бурукан, где пробыли до 8 октября. Затем через реку Нимелен вышли к ее притоку Керби. 19 октября перевалили через Буреинский хребет. До 31 октября шли вниз до устья реки Ниман, затем по ней и ее притокам выбрались в верховье Селемджи. 15 ноября были уже в месте впадения в Селемджу реки Инкан. Здесь в урочище Инкан прожили 8 дней. 15 декабря достигли Зеи в том месте, где в нее впадает река Киле. Отсюда шли вдоль Амура и спустились к нему невдалеке от устья реки Уричи 12 января 1845 года, а 14 января прибыли в Усть-Стрелочный пост. Дальше путешествие продолжалось обычным путем, через Иркутск».

Материалы экспедиции показали, в частности, заметное влияние на взгляды относительно системы горных хребтов юго-восточной Сибири. Миддендорф считал, что Алданский хребет — это «та часть Станового хребта, через которую лежит сухопутная дорога из Якутска в Удской и к помянутым южным берегам»[1]. С этого хребта берут свое начало главнейшие притоки Амура. Он предложил южный отрог его, на левом берегу реки Буреи, называть Буреинским хребтом.

Таким образом, Миддендорф прошел во многих местах по современной трассе Байкало-Амурской магистрали, на ее Восточном участке, а обратное путешествие его целиком проходило в зоне БАМа.

---

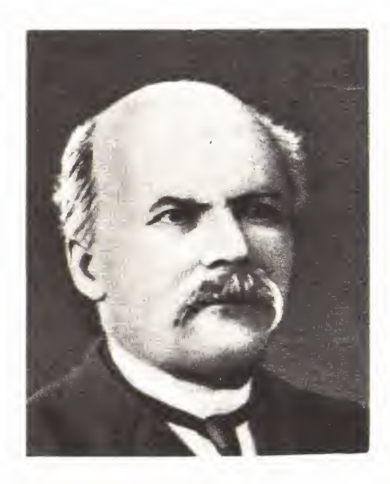
[1] Миддендорф А. Ф. Путешествие на север и восток Сибири. Спб., 1860, ч. I, с. 112.

В середине XIX столетия в Сибири и особенно на Дальнем Востоке совершались огромные перемены. Именно в это время создалась обстановка, позволившая снова ставить вопрос о возвращении России незаконно отобранных у нее по Нерчинскому трактату 1689 года земель по Амуру. Одновременно появилась возможность и для решения географической проблемы: островного положения Сахалина и судоходности устья и лимана Амура.

Молодой и энергичный генерал Н. Н. Муравьев, назначенный в 1847 году генерал-губернатором Восточной Сибири, придавал большое значение всестороннему изучению этого региона. Поэтому именно в эти годы в Сибирь и на Дальний Восток снаряжаются две большие географические экспедиции: Забайкальская (1849—1852) и Амурская (1849—1855).

Расскажем сначала об Амурской экспедиции, которая началась плаванием на «Байкале» в 1848 — 1849 годах под командованием Геннадия Ивановича Невельского. Так случилось, что к концу XVIII столетия стали забывать об исследованиях Амура и Сахалина русскими людьми. Постепенно, а особенно после плаваний Ж. Ф. Лаперуза (1785—1788), У. Р. Браутона (1790—1793) и И. Ф. Крузенштерна, во время которых не был найден пролив между Сахалином и материком и не исследован вход с моря в устье Амура, на картах стали изображать Сахалин полуостровом, а вход в Амур запертым мелями.

В 1847 году в Кронштадте снаряжался военный транспорт «Байкал» для заброски различного снаряжения на Дальний Восток. Командиром был назначен капитан-лейтенант Г. И. Невельской, убежденный в том, что Сахалин — остров, а вход в Амур возможен для морских судов. Он добился разрешения включить в инструкцию исследование юго-западного побережья Охотского моря.



Г. И. Невельской

Форсировав строительство транспорта и сроки его выхода в плавание, Невельской раньше намеченного времени прибыл в Петропавловск и таким образом высвободил целое лето для исследований. 2 июня 1849 года «Байкал» вышел в плавание к Сахалину, и 12 июня началась опись северной части этого острова. Затем они перешли в Сахалинский залив и открыли залив Байкал. Оставив транспорт на якоре у входа в лиман, Невельской с тремя офицерами описали весь лиман и 22 июля «достигли того места, где этот матерой берег сближается с противоположным ему сахалинским. Здесь-то, между скалистыми мысами на материке, названными мною Лазарева и Муравьева, и низменным мысом Погоби на Сахалине, вместо найденного Крузенштерном, Лаперузом, Браутоном и в 1846 году Гавриловым низменного перешейка, мы открыли пролив шириною в 4 мили и с наименьшею глубиной 5 сажен»[1].

Это географическое открытие послужило основным толчком к пересмотру позиции царского правительства в отношении Амура, в устье которого, оказывается, можно было входить не только со стороны Охотского моря, но также и из Японского моря. А следовательно, Сахалин — остров!

---

[1] Невельской Г. И. Подвиги русских морских офицеров на крайнем востоке России. Спб., 1878, с. 88—89.

Несмотря на противоборство некоторых высших царских чиновников, была образована Амурская экспедиция под начальством Г. И. Невельского. Это было 8 февраля 1850 года. Нет необходимости и возможности подробно рассказывать о пятилетней работе дружного коллектива участников этой экспедиции. Доблестные сподвижники Г. И. Невельского — Н. К. Бошняк, Н. М. Чихачев, Д. И. Орлов, А. И. Воронин, А. И. Петров, Г. Д. Разградовский, Н. В. Рудановский и другие — за эти годы исследовали все Приамурье, а Бошняк, Чихачев, Березин плавали и описывали те места, по которым сейчас прокладывается и уже проложена Байкало-Амурская магистраль: Амур в районе Комсомольска-на-Амуре, Амгунь, Горин, озеро Эворон. Невельскому и его сподвижникам выпала честь поднять русский флаг в основанных постах и селениях: Петровском на берегу залива Счастья, в Николаевском в устье Амура, в Мариинском на берегу озера Кизи, в Александровском на берегу бывшего залива Де-Кастри (ныне залив Чихачева), в Константиновском на берегу залива императора Николая I (ныне залив Советская Гавань), в Ильинском на западном берегу Южного Сахалина и в Муравьевском на юге Сахалина в заливе Анива (ныне город Корсаков).

Участниками экспедиции были совершены географические открытия: открыт залив Советская Гавань, найдены залежи каменного угля на Сахалине, составлена карта лимана Амура, побережья материка вдоль Татарского пролива, составлена карта нижнего Амура, произведены первые в этих местах систематические метеорологические наблюдения.

В 1858 году капитаном Яковом Васильевичем Дьяченко была заложена Хабаровка, ставшая с 90-х годов городом Хабаровском, ныне центром Хабаровского края, а в 1860 году возник пост Владивосток, основанный моряками транспорта «Маньчжур» под коман-

дованием капитан-лейтенанта Алексея Карловича Шефнера. В 1872 году во Владивосток был переведен порт из Николаевска-на-Амуре. Пост Владивосток стал городом и портом, главным портом России на Тихом океане.

На Амуре и Уссури работали натуралистические экспедиции Академии наук, Русского географического общества и генерального штаба. Эти экспедиции внесли ценный вклад в изучение Амура и его бассейна, все они причастны к истории исследования тех мест, по которым прокладывается Байкало-Амурская магистраль.

Почти одновременно с Амурской экспедицией происходила Забайкальская экспедиция. Исследованиями были охвачены районы Станового хребта. Большие работы были проведены топографами-астрономами Крутиковым и Карликовым, производившими астрономические определения вблизи Иркутска, вокруг Байкала и в Забайкалье. Результатом этих работ явилась новая карта Байкала и Забайкалья.

Географические и геологические исследования проводились горными инженерами Н. Г. Меглицким, и М. И. Кованько. Меглицкий в 1849 году был в районе Нерчинска, а в 1850 году исследовал месторождения свинцово-серебряных руд в бассейне Яны у Верхоянского хребта. Попутно он занимался геологическими исследованиями в долине Лены на участке между Алданом и Олёкмой. Зимой 1850/51 года Меглицкий из Якутска отправился в Удский остров через Амгу, на Маю и Нелькан, через южную часть хребта Джугджур и в долину Уды. И по пути и в районе побережья Охотского моря и Шантарских островов он производил геологические исследования. Затем, в 1852 году, исследовал северо-западное побережье Байкала. Кованько изучал в районе Алдана месторождения каменного угля.

Забайкальская экспедиция нашла свое продолжение в Сибирской экспедиции, снаряженной Русским географическим обществом для исследования западной части Забайкалья и восточной части Иркутской губернии. Экспедиция состояла из Математического и Физического отделов. В состав отряда входили офицеры А. Ф. Усольцев, Д. П. Рашков, И. С. Крыжин, поручик Генерального штаба Р. В. Орлов и Смирягин. Д. П. Рашков производил астрономические определения и топографическую съемку по Амуру и на Сахалине. В 1856 году А. Ф. Усольцев снял маршрут от Усть-Стрелочного поста на Амуре через верховья рек Амазар и Ольдой на Вилюй и по ней и Зее до устья. В том же году Р. В. Орлов снял трудный маршрут от устья реки Черной через верховья Тунгира и Нюкжи на Ольдой и по нему до впадения его в Амур. В 1858 году А. Ф. Усольцев снял маршрут от станицы Иннокентьевской вдоль Буреи и по южным склонам гор на нижнее течение реки Селемджи, а по ней и Зее — до устья.

Работы Математического отдела Сибирской экспедиции имели огромное значение для географии и картографии Забайкалья. Участниками ее были произведены съемки и наблюдения в Восточном Саяне, в Забайкалье между Леной и Яблоновым хребтом, на Ангаре и Олёкме. С 1855 по 1859 год они сделали более двух тысяч верст маршрутных съемок, определив 110 астрономических пунктов, и произвели барометрические определения высот различных точек Предбайкалья и Забайкалья[1]. Все эти материалы были опубликованы и благодаря этому сослужили еще большую службу. Их используют проектировщики и изыскатели БАМа и в настоящее время...

[1] По всем этим материалам Л. Е. Шварц составил карту Сибири.



П. А. Кропоткин

Физический отдел Сибирской экспедиции начал свою деятельность после завершения работ Математическим отделом, в 1859 году, и проводил всю работу в основном в Приамурье и Приморье.

Выдающийся русский путешественник и географ, известный впоследствии революционер Петр Алексеевич Кропоткин, провел на Дальнем Востоке целое пятилетие. За это время он совершил несколько путешествий по Амуру, Сунгари и Уссури и в 1863 и в 1864 годах. Для нас же важна его Олёкминско-Витимская экспедиция, совершенная им совместно с Иваном Семеновичем Поляковым (1860).

Снаряжение экспедиции П. А. Кропоткина было произведено по просьбе золотопромышленников П. П. Баснина, П. И. Катышевцова и др., обратившихся в Сибирский отдел Русского географического общества с просьбой найти скотопрогонный путь между Олёкминскими золотыми приисками и Нерчинским округом, так как скот собирались доставлять на прииски из Агинской степи. Экспедиция намечалась от устья реки Ныгры, где был расположен Тихоно-Задонский прииск. Чтобы добраться сюда, Кропоткин проделал путь на лодках по Лене до села Крестовского, а затем до прииска на вьючных лошадях. Путь проходил через Патомское нагорье — так называл его Кропоткин, по имени самой большой реки Большой Патом, пересекающей это нагорье. 250 верст потре-

бовалось пройти по нагорью, чтобы добраться до Тихоно-Задонского прииска.

По расспросным сведениям Кропоткин установил, что дальше ему надо идти по Витиму к устью Муи. Помогли ему в этом местные жители, начертавшие расположение рек и гор на своеобразной карте из бересты.

2 июля 1866 года экспедиция вышла в путь. Вьючная тропа привела путешественников к берегу реки Малый Чепке, а затем путники вышли к Витиму. Все время производилась съемка маршрута и проводились другие исследования. 15 июля в районе Парамского порога переправились через Витим и начали подъем на Северо-Муйский хребет. На устье реки Муи пришли 26 июля. Несколько дней, проведенных здесь, Кропоткин использовал для описания долины этой реки. «Не знаю, насколько возможны поселения вверх по Муе, но полагаю, что и там найдутся места, которые могут быть сделаны пригодными для хлебопашества, так как характер долины Муи верст на сто вверх остается такой же, как и на устье. Может статься, что и по Витиму найдутся места, довольно пригодные для хлебопашества в малых размерах, по крайней мере настолько, насколько пригодна и сама долина Лены»[1]. Сейчас в этих самых местах советские люди строят БАМ и осваивают эти пригодные для хлебопашества земли.

31 июля экспедиция начала подъем на Южно-Муйский хребет. (Отметим, что оба названия — Северо-Муйский и Южно-Муйский хребты — были предложены П. А. Кропоткиным.) С Южно-Муйского хребта путешественники спустились на Витимское плоскогорье, вышли на реку Ципа и ее приток Ципикан, затем пересекли реки Малый и Большой Амалат, Джи-

[1] Анисимов С. Путешествия П. А. Кропоткина в 1862—1867 годах. М., 1952, с. 137.

линду и Мангой и вышли к Чите — конечной цели своего путешествия.

Работа П. А. Кропоткина «Об орографии Восточной Сибири», явившаяся в значительной степени следствием данного путешествия, была и остается настольной книгой для геологов и изыскателей таежных дорог.

В 1867—1869 годах совершил свое первое путешествие по Амуру, Уссури, Уссурийскому краю и Дальнему Востоку Николай Михайлович Пржевальский. Он побывал в только что основанном Владивостоке, прошел побережьем до бухты Ольга. Затем перевалил через Сихотэ-Алинь к станице Буссе и продолжил свой путь по Уссури и Амуру до Николевска-на-Амуре. По пути на Амур Пржевальский побывал и в Забайкалье, оставив некоторые записи о природе этого края в своей книге «Путешествие в Уссурийском крае», изданной в 1870 году.

Говоря об исследованиях Сибири и Дальнего Востока даже применительно к зоне Байкало-Амурской магистрали, мы не можем не сказать несколько слов об экспедициях, снаряженных в эти годы в районы севера. Это экспедиция И. А. Лопатина на Енисейский Север в 1866 году, снаряженная Сибирским отделением Русского географического общества на средства енисейских золотопромышленников Кузнецова, Рябикова, Токарева и Григорьева. В составе экспедиции были топограф И. Е. Андреев, метеоролог Ф. П. Мерло и геолог Ф. Б. Шмидт.

Экспедиция началась в Енисейске. Лопатин, Шмидт и Андреев сошли с баржи, на которой базировалась экспедиция (на буксире парохода), у Бреховских островов. Отсюда Лопатин и Андреев пошли на север и в низовьях Енисея достигли широты 72° и возвратились к поселку Толстый Нос на Бреховских островах. Сюда же вскоре подошли и Шмидт с Лопатиным-вторым (фотографом).

Обратный путь вверх по Енисею пришлось частично проделать бичевой, частично, когда их в 200 км от Красноярска застала зима, на санях. По пути Лопатин произвел обследование месторождений графита в районе реки Курейки. В результате Лопатиным и Шмидтом было проведено геологическое обследование долины Енисея от Нижней Тунгуски до мыса Песчаного в Енисейском заливе.

В исследовании геологии Сибири особое место принадлежит Александру Лаврентьевичу Чекановскому и Ивану Дементьевичу Черскому. Чекановский начал свои исследования в 1868 году и вел их до 1876 года. Район его работ простирается от Предбайкалья и Забайкалья до Крайнего Севера. Но наибольшую известность получила его экспедиция по рекам Нижней Тунгуске, Оленеку и Лене в 1873—1875 годах. Собственно, было несколько экспедиций, пронизанных единой идеей — изучения геологии северных районов Сибири. В результате исследований удалось составить геологическую карту и описание посещенных мест и был обследован Черемховский угольный бассейн. На основании полученных данных составили подробную топографическую карту Нижней Тунгуски, Оленека и Лены ниже Якутска.

И. Д. Черский с помощью руководителя Сибирского отделения Русского географического общества Арсения Федоровича Усольцева был переведен из Омска в Иркутск, где начал заниматься исследованиями. В 1877 году он по заданию Сибирского отдела Русского географического общества занялся геологическим изучением всего Байкала. Исследуя побережье Байкала, он с женой Маврой Павловной Черской в течение пяти лет прошел на лодке и пешком 3375 верст. Основные выводы из своих исследований, представляющих историю геологического развития Байкальской впадины и окрестных хребтов, Черский опубликовал в ряде статей,

объединенных в томе под названием «Записки Восточно-Сибирского отделения Русского географического общества».

Огромной заслугой Черского является составление подробной геологической карты береговой черты Байкала. Он выдвинул свою теорию происхождения озера, заявив, что Байкал — результат медленных и постепенных преобразований, действовавших с тех пор (от вод досилурийского океана) непрерывно до настоящего времени, ежеминутно прибавляя что-либо новое на пути к современным особенностям бассейна. В основном эта теория принята всеми учеными.

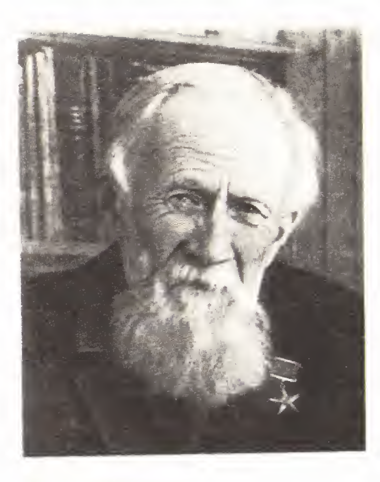
Большой след оставил Черский и в географии Восточной Сибири. Последнее свое путешествие он совершил с М. П. Черской в 1891—1892 годах из Иркутска в Якутск, затем, перейдя через Верхоянский хребет, достиг реки Колымы. Зиму семья Черских (с ними был и 12-летний сын Александр) провела в Верхнеколымске, а весной Черский начал свое путешествие к устью Колымы, во время которого скончался. Именем Черского назван хребет в Восточной Сибири. Географическое общество трижды удостаивало его высоких наград. Исследования Черского составили целую эпоху в геологическом и географическом изучении Восточной Сибири, и в частности во всестороннем изучении озера Байкала и прилегающих к нему земель, которые непосредственно связаны сейчас со строительством Байкало-Амурской магистрали.

Изучением Байкала занимались В. И. Дыбовский и В. Годлевский, сосланные в Сибирь по делу польского восстания 1863 года. С 1871 по 1876 год они изучали фауну Прибайкалья, Байкала, Амурской области и Приморья (реки Уссури и озеро Ханка). Они измерили глубину Байкала (1873 м), установили, что в Байкале имеются виды рыб и животных, присущие только этому озеру.

В 1868—1870 годах происходила экспедиция на северо-восток Сибири под руководством Г. Майделя, который получил задание произвести ревизию Верхоянского и Якутского округов Якутской области, выяснить взаимоотношения русской администрации с чукчами, побывать на Анюйской ярмарке и проведать местность на предмет проведения телеграфа между Россией и Америкой. Спутниками Майделя стали представители от Сибирского отделения Русского географического общества астроном К. К. Нейман, топограф П. Афанасьев и фельдшер Н. Антонович, которые занимались естественными наблюдениями.

Участникам экспедиции удалось побывать во многих местах Колымского края и Чукотки. Нейман побывал даже на Медвежьих островах, где производил астрономические определения и магнитные наблюдения. Результаты исследований участников экспедиции были опубликованы в изданиях Сибирского отделения Русского географического общества, а Майдель опубликовал в 1894 году книгу «Путешествие по северо-восточной части Якутской области», в которой сделал попытку дать географическую и этнографическую характеристику всего северо-востока Сибири. В 1870—1873 годах состоялась экспедиция на Сахалин, которой было поручено изучить возможности колонизации острова. В состав экспедиции входили горный инженер А. П. Кеппен, врач Ф. М. Августинович и агроном-натуралист М. С. Мицуль, который побывал во всех долинах рек. Научные результаты своих работ он представил в книге «Очерк острова Сахалина в сельскохозяйственном отношении» (1873).

Назначенный в начале 1880 года агрономом острова Сахалин, М. С. Мицуль многое сделал для развития сельского хозяйства (преимущественно огородничества и скотоводства) острова. Он принимал самое активное участие в организации и обеспечении экспедиции



В. А. Обручев

Н. М. Никольского и И. С. Полякова, направленной туда для исторических, естественных и антропологических наблюдений по инициативе Русского географического общества.

Никольский провел в экспедиции один год, занимаясь зоологическими исследованиями и антропологическими наблюдениями. Поляков пробыл на Сахалине четыре года и за это время изучил его в естественно-историческом отношении, производя определения и наблюдения за природой, климатом, изучив орографию и гидрографию острова. Экспедиция Полякова впервые дала полное представление о природе Сахалина, точную картину орографии долины Тыми, впервые достаточно полно были охарактеризованы гидрографические особенности реки Тымь, Ныйского и Набильского заливов. Все описания, коллекция Полякова и Никольского стали важным вкладом в изучение острова.

В 80-х годах прошлого века проходила деятельность А. А. Бунге и Э. В. Толля на Крайнем Севере. Сначала А. А. Бунге принимал участие в организации и проведении Ленской полярной метеорологической экспедиции 1882—1884 годов, во время которой проводились наблюдения на полярной станции на острове Сагастырь в устье Лены. В 1885—1886 годах А. А. Бунге и Э. В. Толль предприняли путешествие в устье Яны, а затем на Новосибирские острова. В 1893—1894 годах Э. В. Толль в сопровождении астронома

Е. И. Шилейко совершил беспримерную поездку от Оленека до Анабара за кратчайшие сроки, во время которой было сделано первое географическое описание плоскогорья между этими реками, определено 38 астрономических пунктов, сделано описание кряжа Прончищева. Название кряжу дал Толль. Он же предложил называть кряжем Чекановского горы, расположенные между Оленеком и Леной.

В 1900—1902 годах состоялось полярное плавание на яхте «Заря» под руководством Э. В. Толля. После первой зимовки в Таймырском проливе «Заря» продолжила путь к Новосибирским островам и вторично зазимовала у острова Котельного. Отсюда в поисках Земли Санникова Толль с группой участников экспедиции отправился 5 июня 1902 года. Они погибли в ноябре 1902 года, после ухода с острова Беннетта.

В 80-х и 90-х годах XIX века проходила деятельность Владимира Афанасьевича Обручева по изучению географии Восточной Сибири. В 1889—1892 годах он изучал Прибайкалье, верхнее течение Лены и остров Ольхон. В 1890 году он исследовал Олёкминско-Витимскую горную страну, ее западную часть в бассейнах рек Бодайбо, Тахтыги и Ныгри. Он много путешествовал вблизи Витима от Лены до реки Бодайбо и определил, что наиболее высокая часть района — горная цепь между притоками Витима, Вачи и Большого Патома. Обручев назвал ее Лено-Витимским водоразделом, а всему междуречью предложил дать имя Кропоткина.

Исследования этого района, где были обнаружены месторождения золота, В. А. Обручев продолжал в 1891 и 1892 годах. В эти годы он путешествовал по Ольхонским горам и Приморскому хребту и в результате проведенного исследования пришел к выводу об ошибочности теории Черского о происхождении котловины Байкала. В последующие годы Обручев снова

занимался горно-геологическими работами в Забайкалье в связи со строительством Транссибирской железнодорожной магистрали. В 1900 году В. А. Обручев находился в Сибири уже в качестве начальника Ленской геологической партии, производившей съемку Ленского золотоносного района, — съемку реки Бодайбо. Он сделал очень много для географии и геологии Сибири и тех мест, по которым прокладывается сейчас трасса БАМа. Особый интерес для изучения Сибири имеет его книга «Мои путешествия по Сибири» (1963).

Очерк об изучении Предбайкалья и Забайкалья в эти годы был бы неполным, если бы мы не упомянули гидрографических исследований, проводимых с 1897 по 1903 год специально созданной под руководством Ф. К. Дриженко экспедицией на Байкале. В результате работ экспедиции были изданы в 1908 году «Физико-географический очерк», лоция и «Атлас Байкала».

На Дальнем Востоке в 1896—1897 годах проходило путешествие Карла Ивановича Богдановича и Николая Васильевича Слюнина по Охотско-Камчатско-Чукотскому побережью, целью которого было изучение этого края в экономическом отношении и, в частности, его золотоносности. Путешествие началось в Николаевске-на-Амуре, участники экспедиции побывали в Чумикане, Бурукане, Маймакане, в бассейне Амгуни, на озере Орель, в отрогах хребта Джугджур и Альского хребта, в Аяне и от него по побережью Охотского моря на север и на юг и во многих других местах. Путешествие было непосредственно связано и со строительством Транссибирской железной дороги, когда исследованиями были охвачены многие районы Сибири и Дальнего Востока. Итогом экспедиции стал труд Н. В. Слюнина «Охотско-Камчатский край» и отчеты К. И. Богдановича, публиковавшиеся в «Известиях Русского географического общества» и в «Горном журнале» в 1899 году.

Огромное значение для изучения Камчатки имело ее географическое описание, сделанное Слюниным. Труд Н. В. Слюнина — крупный вклад в изучение Дальнего Востока в физико-географическом и экономическом отношении.

Богдановичу удалось обнаружить много золотоносных мест, а Лелякин составил карты побережья Охотского моря и Камчатки. К. И. Богданович в 1898—1900 годах производил геологические исследования на Чукотке на золотоносность (мыс Чаплина, бухта Провидения, Мечигменская бухта, у мыса Дежнева, Уэлен, мыс Сердце-Камень, Колючинская губа). Он написал орографический очерк Чукотки, представлял материалы о климате и гидрологии прибрежных мест Чукотки, собрал сведения по экономике и этнографии чукчей. Его материалы по геологии легли в основу изучения золотоносности Чукотки. Богданович доказал, что на Чукотке есть месторождения золота. Позднейшие исследования эти выводы подтвердили.

В связи с разработкой вопроса о Северном морском пути, о возможности использования его как транспортной северной артерии Министерство торговли и промышленности совместно с Главным гидрографическим управлением организовало экспедицию из двух партий, в задачу которой входила съемка побережья на всем протяжении от устья Лены до мыса Дежнева. Западной, или Ленско-Колымской, партией руководил Константин Адамович Волоссович, а восточной, или Чукотской,— Иннокентий Павлович Толмачев. В составе партий были Г. Я. Седов, М. Я. Кожевников, Э. Ф. Вебер, Н. А. Июдин, Е. Ф. Скворцов. Одновременно со съемкой определялось магнитное склонение, а также производились метеорологические и гидрологические наблюдения. Занимались и этнографическими сборами, и геологическими исследованиями, которые позволили Толмачеву дать характеристику Чукотки как страны

горной, «отличающейся однообразием как физико-географических особенностей, так и геологического строения, а равно жизни и населения»[1].

Крупнейший русский советский ученый, впоследствии президент Академии наук СССР Владимир Леонтьевич Комаров в 1895 году путешествовал по Амуру, а в 1896 году уже по Уссурийскому краю и Маньчжурии. В 1897 году Комаров снова во Владивостоке. На этот раз он с партией по долинам рек Тумынган и Ялу дошел до Мукдена. Результатом этих исследований явилось превосходное описание «Флора Маньчжурии», удостоенное Золотой медали Географического общества — имени Н. М. Пржевальского.

С 1908 года Комаров начал исследования Камчатки и совершил несколько путешествий по полуострову. Результатом была монография «Флора полуострова Камчатки», в которой было описано 825 видов растений, из которых 74 — впервые.

В 1913 году Комаров совершил путешествие по Южно-Уссурийскому краю, изучая его природу, и особенно растительность. Ему удалось охватить исследованиями все районы края. Сам он был на озере Ханка, посетил долины рек Супутинка, Артемовка, Илистая, Арсеньевка, Партизанка и морское побережье вдоль тракта из Шкотово к устью реки Партизанка.

Неутомимый исследователь, писатель Владимир Клавдиевич Арсеньев совершил много путешествий по различным районам Дальнего Востока, написал несколько увлекательных книг о своих путешествиях.

В 1902 году Арсеньев совершил первое путешествие от Владивостока до озера Ханка, к истокам реки Лефу, затем к Дмитровке и к Черниговке. Осенью этого года произошла встреча Арсеньева с Дерсу Узала, который

---

[1] Толмачев И. П. По Чукотскому побережью Ледовитого океана. Спб., 1911, с. 88.

стал не просто проводником, но и другом путешественника. В 1906 году Арсеньев возглавил экспедицию, организованную Приамурским филиалом Русского географического общества. Он со спутниками пересек хребет Сихотэ-Алинь, вышел к заливу Ольга, далее пошел к Тетюхе, Пластуну, перешел через Сихотэ-Алинь и возвратился в Дальнереченск. Оба эти путешествия описаны Арсеньевым в книге «По Уссурийской тайге».

Продолжая по существу экспедицию 1906 года, Арсеньев в 1907 году, будучи доставленным на корабле в залив Пластун, пошел оттуда до Нахтахэ, повернул там обратно и у мыса Олимпиады перевалил Сихотэ-Алинь и вышел к Бикину. В 1908—1910 годах Арсеньев много путешествовал, трижды пересек Сихотэ-Алинь. Конечными пунктами его выхода к морю были Датта, Коппи и Самарга. Во время одного из пересечений Сихотэ-Алиня Арсеньев прошел почти по тому же маршруту, по которому в 1944—1945 годах был проложен конечный участок Байкало-Амурской магистрали — от Комсомольска-на-Амуре до Советской Гавани. Исследования Арсеньева продолжались и в годы Советской власти: он предпринял путешествие на Камчатку в 1921 году, а в 1926—1927 годах совершил переход по маршруту Хабаровск — Советская Гавань. Безвременная смерть не позволила осуществить задуманную комплексную экспедицию по изучению Дальневосточного края. В память замечательного исследователя его именем назван город Арсеньев, где ему поставлен памятник.

Мы рассказали только о некоторых экспедициях по изучению Сибири и Дальнего Востока. Они позволили в значительной мере познать сибирскую землю, познать те ее районы, по которым теперь прокладывается Байкало-Амурская магистраль.

ВЕЛИКИЕ ПРЕОБРАЗОВАНИЯ

Многие события революционной борьбы и гражданской войны в Сибири и на Дальнем Востоке проходили в зоне Транссибирской железной дороги, в районах, где сейчас частично проложена и где прокладывается Байкало-Амурская магистраль.

Русские люди открывали земли на востоке, наносили их на карту, изучали недра, строили города и дороги. В первые годы существования Советского государства им пришлось с оружием в руках отстаивать, защищать Сибирь и Дальний Восток. Уже тогда В. И. Ленин выдвинул задачу планомерного изучения природных условий страны, ее богатств. Большое место в этом плане занимали Сибирь и Дальний Восток.

4 мая 1918 года Академия наук создала Комиссию по изучению естественных производительных сил России (КЕПС), а с 1 сентября того же года в Петрограде начинает работать Географический институт — первое в нашей стране высшее географическое учебное

заведение. В задачах народнохозяйственного строительства и планомерного освоения естественных ресурсов страны были и конкретные планы в области изучения восточных районов — Кузнецкого каменноугольного бассейна, а также других районов Забайкалья, Дальнего Востока и Сибири.

Проведению мероприятий партии и правительства по всестороннему изучению Сибири и Дальнего Востока в значительной мере содействовало создание на местах организационных и научных центров. Поскольку многолетняя мерзлота распространена на значительной территории Сибири и Дальнего Востока, огромное значение для изучения ее имело создание в системе Академии наук Института мерзлотоведения.

С 1932 года в Сибири и на Дальнем Востоке стали возникать комплексные институты АН СССР. Первым среди них стал Дальневосточный филиал АН СССР — теперь Дальневосточный научный центр АН СССР. В 1946—1947 годах создаются Западно-Сибирский и Восточно-Сибирский филиалы АН СССР. В 1959 году в Иркутске образован Институт географии Сибири и Дальнего Востока. Впоследствии филиалы Сибирского отделения АН СССР были организованы в Якутии и Бурятии.

Очень многое было сделано для изучения северных районов Арктики. В 1918 году В. И. Лениным подписан Декрет Советского правительства о выделении 1 млн. рублей на организацию Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана. 10 марта 1921 года Владимир Ильич в целях всестороннего и планомерного исследования северных морей, их островов, побережий подписал декрет об организации Плавучего морского института. В 1932 году было организовано Главное управление Северного морского пути, сыгравшее исключительную роль в исследовании Арктики, в превращении Северного морского пути в действующую

транспортную морскую магистраль. Именно после этого во льдах Северного Ледовитого океана отличились «Сибиряков», «Челюскин», «Литке», папанинцы и многие другие исследователи Севера.

Важнейшим событием 20-х годов в Сибири и на Дальнем Востоке явилась экспедиция под руководством Сергея Владимировича Обручева. Экспедиция работала в западной части бассейна Индигирки и завершила работу выдающимся открытием хребта Черского.

Изучение северо-восточной системы горных хребтов продолжалось в 1932—1933 годах Чукотской экспедицией Арктического института, во время которой впервые в нашей стране производились исследования и картографирование территории с воздуха. В 1932 году было исследовано побережье северо-востока Азии — Чукотка и территория в бассейне Анадыря и северная часть Чукотского нагорья.

Академия наук проводила свои работы в эти годы и в других районах Сибири.

В результате исследований произошли большие изменения на картах Забайкалья и Дальнего Востока. Много открытий было сделано в центральных районах Восточной Сибири, в тех районах, по которым прокладывается Байкало-Амурская магистраль. И несомненно, эти исследования помогли строителям нынешнего БАМа.

Велик вклад В. А. Обручева в создание нового представления о горных хребтах Восточной Сибири, который дал общую картину орографии Восточной Сибири, принятую в настоящее время всеми учеными мира и известную каждому школьнику.

Геологическое изучение Сибири и Дальнего Востока развернулось в то время в связи с проектированием сети железных дорог, строительством народнохозяйственных объектов на основе перспективных планов развития восточных районов нашей страны.

* *
*

Продолжим рассказ о научных исследованиях в Сибири и на Дальнем Востоке, которые в 30-х годах интенсивно проводились Академией наук и Геологическим комитетом в связи с возникновением вопроса о втором транссибирском пути, о БАМе. В эти годы вопрос о сооружении Байкало-Амурской магистрали получил свое организационное разрешение.

Первыми изысканиями с этой целью стали геологические исследования Евгения Владимировича Павловского и Евгения Сергеевича Бобина на Западном участке БАМа.

Большую работу провели и другие экспедиции. В частности, мерзлотоведы под руководством профессора М. И. Сумгина сумели на основании проведенных исследований составить карту южной границы вечной мерзлоты на Дальнем Востоке.

Об условиях работы рассказывал впоследствии Ф. А. Макаренко, который возглавлял Амгуно-Амурский сектор комплексной Дальневосточной экспедиции и работал на участках бассейна Селемджи и Зеи.

«Мы шли,— рассказывал Ф. А. Макаренко,— прямо через тайгу, изучая условия различных вариантов, предлагаемых путейцами. В июне горела тайга, казалось, во всем мире был один дым, от Горина до Амура не было видно сопок. Для отбора вариантов трассы нужна была видимость, а ее как раз и не было. В июле ливни переполнили реки, огромные мари, перенасыщенные водой, преодолевались медленно. В августе погода улучшилась, работа пошла более споро. В сентябре поубавилось гнуса, дышалось легко, наверстывали отставание. Дойдя до реки Дуки в октябре, уже в глубоких снегах партия повернула в обратный путь».



И. А. Ефремов



А. А. Арсеньев

Это о таких людях тогда слагали стихи местные поэты. Г. Воловик в 30-х годах писал:

Эти люди упорно-суровы —
Проходя по скалистым горбам,
Повторяют набатное слово,
Словно выстрел, короткое — БАМ!
    Это те, что привыкли упрямо
    Завоевывать каждую пядь.
    Началось наступление БАМа,
    Значит, время тайге — отступать!

Геологические и другие исследования производились не только на востоке будущей трассы БАМа — они велись на центральном и Западном участках будущей магистрали. В 1934 году в бассейне верхнего течения реки Чара работали геологи Иван Антонович Ефремов и Алексей Александрович Арсеньев. Съемкой было охвачено не менее 1600 км, протяженность всего маршрута составила 2750 км.

Геологические работы экспедиции Академии наук велись в 1934 году и на других участках будущей трассы Байкало-Амурской магистрали. Отряды и партии этой экспедиции проводили геологические, гидрологические, мерзлотные и инженерно-геологические съемки вдоль трассы БАМа, искали ископаемые и стройматериалы, особенно на восточном участке, где стройматериалы очень были нужны для строительства Комсомольска-на-Амуре. Но все же основное внимание экспедиций Академии наук было обращено на Дальний Восток, на Восточный участок будущей трассы. Особо важной становились дороги от Комсомольска-на-Амуре до Советской Гавани и от Тынды до Комсомольска-на-Амуре. Уже тогда некоторые писали: «Зею, Бурею и нижнее течение Амура пересечет в ближайшее время новая Байкало-Амурская железнодорожная магистраль, которая в разных местах соединится ветками с Амурской железной дорогой. Это строительство резко изменит всю хозяйственную жизнь таежных районов и обеспечит невиданный их расцвет».

В 1936 году на участке Северобайкальск — Киренга производили изыскания геологи В. П. Маслов и А. А. Арсеньев. Прежде чем начинать строить Байкало-Амурскую магистраль, необходимо было хорошо изучить трассу. С этой целью и были созданы две экспедиции: на Западном участке от Мостранспроекта и на Дальнем Востоке от Лентранспроекта. Кроме того, одновременно работали экспедиции АН СССР, осуществлявшие геологическое изучение всего района. Но результаты этих экспедиций показали, что разрозненными силами решить задачу научного обеспечения строительства БАМа и само строительство невозможно. Нужна была единая организация, в состав которой входили бы все научные, проектировочные, изыскательские и строительные подразделения. Такой организацией стал Бамтранспроект.

Создание единой организации, ведавшей всеми делами на БАМе, совсем не означало того, что другие научные силы страны перестали заниматься Сибирью и Дальним Востоком. Познание Земли продолжалось и продолжается до настоящего времени. С 1932 года на Дальнем Востоке и в Сибири стали возникать комплексные институты и филиалы Академии наук СССР. Планы их исследований учитывали особенности регионов Сибири и Дальнего Востока и находились в единстве с общесоюзными планами.

Продолжались в больших масштабах работы по географическому изучению севера Сибири и Дальнего Востока в связи с освоением Северного морского пути. После знаменитых походов «Сибирякова», «Челюскина» и «Литке» началось планомерное изучение Арктики. Десятки гидрографических судов ежегодно выходили в моря советской Арктики, работали в прибрежных районах, изучали условия плавания, обеспечивали проводку транспортов вдоль побережья в устье сибирских рек. Для этого был создан ледокольный флот.

Неоценима роль Сибири и Дальнего Востока в годы Великой Отечественной войны, куда в эти тяжелые годы было эвакуировано много предприятий. Тут создавалось оружие, в частности авиационная и танковая промышленность. В 1941—1944 годах сельское хозяйство Сибири и Дальнего Востока дало 700 млн. пудов зерна — это 16% всего зерна, заготовленного в стране.

В послевоенные годы Сибирь стала краем высокой культуры и науки. Особенно много научных учреждений выросло в Сибири после основания Сибирского отделения Академии наук СССР в 1957 году. В Сибири и на Дальнем Востоке за годы Советской власти произошли великие преобразования. Они продолжаются и сейчас на наших глазах. И одним из примеров этих преобразований является Байкало-Амурская магистраль.

ВТОРАЯ МАГИСТРАЛЬ

Освоение огромных сибирских и дальневосточных просторов невозможно без строительства дорог. Мы видели, как трудно приходилось первопроходцам преодолевать эти расстояния по бездорожью и прокладывать дорогу там, где до них не проходил никто.

Могучие реки и их притоки были основными путями сообщения. По ним совершались первые дальние путешествия. На их берегах основывались первые селения, ставились зимовья, возводились остроги. По мере строительства населенных пунктов, население которых хоть и медленно, но неуклонно росло, возникла потребность в почтовых путях и трактах.

С проведением железных дорог в Европейской части России встал вопрос об их строительстве в Сибири и на Дальнем Востоке. Возникновение железных дорог в России относится к 1837 году, когда была построена первая небольшая, протяженностью всего 37 верст, железнодорожная линия от Петербурга до Павловска.

В 1851 году вступила в строй железная дорога, соединившая стальными путями Москву и Петербург. А с начала 60-х годов Россия переживала период бурного строительства железных дорог. Необходимо было соединить Центральную Россию с этими важными районами.

Но огромная протяженность будущего пути, невероятные трудности его проведения по малоизученным и малозаселенным просторам не сразу дали возможность приступить к проектированию Транссибирской железной дороги. Решение о строительстве Великого Сибирского пути (так сначала называли Транссибирскую железнодорожную магистраль) было принято 17 марта 1891 года, и строить ее предполагали сразу же на нескольких участках. В мае 1891 года началось строительство Восточного участка — закладкой 19 мая первого камня во Владивостоке, а в 1892 году началось строительство Западного участка. 10 декабря 1892 года был утвержден план строительства всей магистрали. Три основных участка, или три очереди, были в основе этого плана.

Западно-Сибирский и Среднесибирский участки были построены в 1892—1898 годах, а вся дорога от Челябинска до Иркутска вступила в эксплуатацию с 1899 года. В это время была введена в строй Уссурийская железная дорога. Забайкальская дорога вступила в строй в 1900 году, а в 1905 году по железной дороге можно было уже ездить вокруг Байкала. Оставалась непостроенной Амурская железная дорога, которая смогла бы замкнуть Транссибирскую магистраль. Строительство ее началось лишь в 1908 году и продолжалось шесть лет.

Небезынтересно заметить, что в числе активных строителей Среднесибирского участка этой магистрали был и известный русский писатель Н. Г. Гарин-Михайловский.

С тридцатыми годами связано возникновение слова БАМ, которое вначале не имело такого смысла, какой вкладывается в него сейчас. Причем первоначально для строительства принимался Восточный ее участок от станции Уруша до поселка Пермское на Амуре. Для изысканий была создана Восточно-Сибирская экспедиция технических изысканий. Эта экспедиция, а также работы Мостранспроекта и Лентранспроекта на крайних участках будущей магистрали знаменовали собой начальный этап по осуществлению идеи собственно БАМ. Постепенно оформлялось и общее представление о Байкало-Амурской магистрали. Становилось ясно, что в первую очередь предстоит работа на Восточном участке будущей магистрали.

В июне 1932 года был установлен нулевой пикет трассы БАМ в районе Тахтамыгда, в 1933 году началось строительство БАМа. Восточной частью Байкало-Амурской магистрали становились железные дороги Бам — Комсомольск-на-Амуре и Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань.

Управление строительства БАМа было организовано в Благовещенске.

В 1933 году были произведены окончательные изыскания на участке Тахтамыгда — Тында от существующей Амурской железной дороги и начато строительство. В 1934 году были проведены окончательные изыскания на участке Тында — Усть-Ниман и предварительные изыскания на участке Усть-Ниман — Комсомольск-на-Амуре. Тогда же были начаты изыскания железнодорожной линии Усть-Ниман — Уссурийская железная дорога.

О работах на БАМе свидетельствуют многие документы. Перед нами «Книжка ударника» строительства Байкало-Амурской магистрали М. С. Кудрявцевой, в которой записано: «СССР стал ударной бригадой миро-

вого пролетариата. Каждый строитель величайшей железнодорожной магистрали второй пятилетки БАМа должен быть в рядах этой бригады».

Железная дорога Бам — Тында начала строиться в 1933 году, а в 1935 году по ней было открыто рабочее движение. Длина трассы составила 194 км.

Соединительная линия Волочаевка — Комсомольск-на-Амуре строилась на базе земляного полотна автомобильной дороги. Укладку верхнего строения начали в 1935 году и уложили весь путь длиной 351 км к концу 1936 года. К 1 июля 1940 года была закончена сплошная перекладка рельсов.

Очень трудно проследить последовательность изысканий, строительства Байкало-Амурской магистрали в эти годы. По предварительным наметкам срок строительства магистрали был установлен в 3,6 года. Но организаторы изыскательских работ не представляли себе истинной сложности рельефа и взялись за один год собрать материал для проектирования железной дороги и передать его Управлению строительства БАМа.

Первоначальный план предусматривал закончить сооружение второго рельсового пути в 1937 году. Поисковые отряды вышли в маршруты, снабженные картами такой приблизительности очертаний, что даже крупные реки на них обозначены были ориентировочно. Из-за недостаточно точных сведений иногда даже соседние поисковые партии, идя навстречу друг другу, не могли сомкнуть свои ходы, бросали обследованный маршрут и принимались рубить новые тропы. Только два года спустя по настоянию дальневосточных организаций на трассе и в прилегающих районах развернулись работы комплексной экспедиции Академии наук СССР, включались проектные и исследовательские учреждения наркоматов, заинтересованных в размещении на новых территориях своих производств.

Эти обстоятельства привели к тому, что потребовалась некоторая реорганизация управления проектированием, изысканиями и строительством Байкало-Амурской магистрали.

Но сначала несколько слов о том, в каком состоянии находились дела на Западном и Восточном участках. На Восточном участке в результате рекогносцировочных изысканий был решен вопрос о выходе к морю в районе Советской Гавани (обсуждался также и другой вариант — о выходе к морю в заливе Чихачева).

На Западном участке магистрали в 1932 году было окончательно определено местонахождение станции Тайшет в качестве начального пункта БАМа. Следует отметить, что в 30-х годах не было еще единого мнения о генеральном направлении Байкало-Амурской магистрали. Оно было таким: вести трассу по маршруту Тайшет — Братск — Усть-Кут — Нижнеангарск (Северобайкальск) — Тында — Усть-Ниман — Комсомольск-на-Амуре — бухта Чихачева или Советская Гавань. Этот вариант был наиболее обеспеченным в изыскательском отношении, сокращал сроки строительных работ, проходил по более обжитым местам, выходил к портам Татарского пролива. Этот вариант, по замыслу его авторов, должен был решить ангаро-енисейскую проблему и транспортное обеспечение бассейна Лены. Маршрут этот шел в направлении от Тайшета к Киренску, оттуда — к Бодайбо с выходом к Охотскому морю в районе Эйкана. А от Киренска к Тынде должна была идти соединительная ветка с Восточным участком другого варианта. Таким образом, этот проект предполагал строительство Восточного участка с выходом к морю в районе Татарского пролива — разница была лишь в том, какими путями идти от станции Усть-Кут до Тынды: через Олёкминско-Витимское нагорье или в обход его, на Бодайбо, а оттуда к Охотскому морю с ответвлением — к Тынде и т. д. В 1932 го-



Опоры старого моста на 85-м километре трассы Бам — Тында

ду произведены рекогносцировочные барометрические изыскания по маршруту Киренск — Бодайбо — Тында, являвшемуся продолжением маршрута Тайшет — Лена. В результате этих работ была установлена непригодность Бодайбинского направления для БАМа.

Инструментальные изыскания большого БАМа начались от Тайшета весной 1932 года пятью партиями. Первоначально намечалось вести трассу по направлению Тайшет — Падун (теперь здесь построена Братская ГЭС) — Киренск с заходом в Усть-Кут. С 1933 года изыскания уже велись на Усть-Кут. Важнейшей задачей было отыскание наиболее целесообразного направления трассы линии, а также перехода через Ангару, учитывая перспективу сооружения плотины ГЭС

в Падунском ущелье и обеспечение эксплуатации богатейших залежей железных руд Ангаро-Илимских месторождений.

Проблема сочетания ГЭС и железной дороги оказалась настолько сложной, что из всех вариантов ни один не удовлетворял поставленной цели. Вначале считали, что наиболее удачный вариант — северный, обходящий плотину в верхнем бьефе. Но он оказался неудачным из-за удлинения трассы транзитной магистрали, неудовлетворительных условий перехода Ангары — необходимо было построить три моста протяженностью около 2300 м, что намного увеличивало объем работ на трассе и почти на два года удлиняло срок строительства линии. В 1937 году Сибирское отделение Союзтранспроекта проводило окончательные изыскания направления Анзеди — Усть-Кут, а в 1938 году Братск — Усть-Кут, а Бамтранспроект: Тайшет — Братск. Составленный технический проект на участок Тайшет — Анзеди был утвержден, и в том же году развернулось строительство.

Вопрос перехода через Ангару рассматривался неоднократно. В 1938 году было принято решение пересечь Ангару у деревни Пьяново, в 8 км южнее Братска, с выходом к северному варианту, проходившему через Рудногорское месторождение. Считали, что участок будущего подтопления и моста в 50 км будет долговременным обходом. Множество вариантов перехода Ангары создало широкую сеть возможных трасс до Усть-Кута. Сложный рельеф местности, труднопроходимые таежные дебри потребовали огромного напряжения и усилий работавших здесь изыскателей.

Началась Великая Отечественная война. Многие изыскатели Бампроекта направились на сооружение оборонительных рубежей, а некоторые получили новую задачу — спроектировать линию Братск — Усть-Кут

по кратчайшему направлению с минимальными объемами. По выбранному в 1941 году направлению после Великой Отечественной войны была построена ныне действующая линия.

Вглядываясь в прошлое, нельзя не вспомнить одного из первопроходцев Ангаро-Ленской тайги — начальника партии Александра Михайловича Кошурникова, работавшего здесь в 1932—1934 годах. Там, где железная дорога Братск — Усть-Кут пересекает у села Шестаково реку Илим, и подходил к Коршуновскому руднику в 1934 году его участок. Имя этого мужественного инженера-изыскателя стало широко известно после публикации найденного в реке Казир его дневника. Случилось это в 1942 году. Начальник экспедиции Кошурников делал рекогносцировочные изыскания железной дороги, соединяющей БАМ с Южсибом — ныне линия Тайшет — Абакан. Рано наступившая зима сковала реку льдом и привела к гибели отряд Кошурникова. Вот запись последней страницы этого документа.

«1 ноября. За день не смогли сделать плот... У всех нас опухли лица, руки, ноги. Все мокры до нитки. Снег не перестает. Базыбай — болотная река, впадает в Казыр справа в одном уровне. Воды несет много.

3 ноября. Пишу, вероятно, последний раз. Вчера произошла катастрофа. Плот задернуло под лед, Костя сразу ушел с плотом. Алеша выскочил на лед и полз метров 25 по льду с водой. К берегу добраться помог ему я, но он уже закоченел... Я иду пешком, очень тяжело. Голодный, мокрый, без огня, без пищи...»

На этом записи обрываются. Леонид Шинкарев, приводя последнюю запись из дневника А. М. Кошурникова, написал: «Эти строки написаны в отрогах Восточных Саян, не на трассе Байкало-Амурской магистрали, но вряд ли точнее передашь драматизм обстоятельств, с которыми сталкивались и те, кто год за

годом разведывали основное направление трассы БАМа»[1].

Ныне на линии Тайшет — Абакан большая станция названа именем Кошурникова.

Проработав более 12 лет после сооружения плотины Братской ГЭС, участок Братск — Витим попал в зону затопления. За эти годы он многократно оправдал затраты на строительство и сыграл большую роль в развитии экономики Якутии и Братско-Илимского промышленного комплекса.

На средней части трассы почти никаких работ до 1936 года не велось. И лишь в 1936 году экспедиция Мостранспроекта произвела обследование на направлении Усть-Кут — Нижнеангарск — река Муя — Гоуджокитский перевал Байкальского хребта и Ангароканский перевал Северо-Муйского хребта.

Освоение Сибири и Дальнего Востока было немыслимо без строительства дорог, и в первую очередь железных дорог, стержнем которых должна была стать трасса Байкало-Амурской магистрали. Комплексный подход к решению проблемы Байкало-Амурской магистрали предопределил и отношение к ней Центрального Комитета Коммунистической партии. Начался новый этап в строительстве БАМа, длившийся до 1941 года, т. е. до начала Великой Отечественной войны.

Планом второй пятилетки предусматривалось создание угольно-металлургической промышленности на базе верхнебуреинских углей и биробиджанских руд. Требовалось дать выход на Уссурийскую железную дорогу, которая одновременно явилась бы плацдармом для строительства БАМа. Эта дорога в дальнейшем получила название Ургал-Известковая (длиной 360 км с веткой к Чегдомыну). 7 ноября 1941 года от станции Известковая до станции Ургал пошли рабочие поезда.

---

[1] Шинкарев Л. Второй Транссиб. М., 1976, с. 35.



1940 год. Смычной репер двух экспедиций

В 1937 году к иследованиям трассы БАМа подключился Лентранспроект, в составе которого была организована Амурская экспедиция, которая и должна была производить изыскания участка БАМа от Усть-Нимана до Комсомольска-на-Амуре. В составе этой организации было образовано 13 комплексных экспедиций. Тогда же на БАМе в широких масштабах стала применяться аэрофотосъемка, во многом ускорившая все виды работ, и особенно создание крупномасштабных карт.

17 августа 1937 года было принято постановление, по которому все работы по изысканию трассы и проектированию магистрали возлагались на Народный комиссариат путей сообщения СССР в лице его специальной конторы — Бамтранспроекта.

С созданием этой организации развернулись работы на всем протяжении БАМа. А на Восточном участке началось строительство линии от Комсомольска-на-Амуре до Советской Гавани.

Для изысканий была образована экспедиция. Предварительные изыскания велись с мая по июнь 1939 года, а окончательные — с июня 1939 по февраль 1940 года. Одновременно с изысканиями начались и строи-

тельные работы: изыскатели и проектировщики сдавали строителям отработанные участки. По проекту должно было быть построено 16 больших, 50 средних и 276 малых мостов и три тоннеля общей длиной 2609 м. Общая протяженность запроектированной линии составляла 443,92 км. К 1941 году была освоена линия с запада на 130 км и с востока на 50 км, начались работы по устройству Сихотэ-Алиньского тоннеля и строительство станций Комсомольск-на-Амуре, Пивань, Хунгари, Советская Гавань-Сортировочная.

Получили новое развитие и работы в других районах Восточного участка БАМа. Широким фронтом шли изыскания, проектирование и строительство линии Усть-Ниман — Комсомольск-на-Амуре. Изыскания трассы завершились разработкой нескольких вариантов, из которых по своим технико-экономическим показателям более перспективным оказался ход по правому берегу Амгуни. Работы на этом направлении продолжались уже после войны в 1946—1948 годах.

В эти годы выяснялись возможности прокладки трассы по правому берегу на всем протяжении и собирались дополнительные сведения для разработки рабочих чертежей.

В начале 1941 года проекты строительства Байкало-Амурской магистрали были снова пересмотрены, и в первую очередь было решено вести строительство на участках Тайшет — Усть-Кут и Усть-Ниман — Советская Гавань общей протяженностью 1700 км. Оба эти участка имели важнейшее значение, так как связывали эксплуатируемые железные дороги с судоходной частью Лены и со вторым портом на Тихом океане.

Отличительной чертой проектируемой железнодорожной Байкало-Амурской магистрали в предвоенные годы была научная разработка комплексной программы хозяйственного строительства в районах, тяготеющих к трассе магистрали. БАМ на всем своем протя-

жении должен был быть сдан в эксплуатацию через десять лет, т. е. в начале 50-х годов. Но помешала война.

В период между XVII и XVIII съездами партии заметно усилились темпы освоения края, тяготеющего к БАМу. А развитие промышленности привлекло и новое население. За десятилетие (1930—1941) возникли новые населенные пункты, среди них город Комсомольск-на-Амуре.

На участке Тайшет — Братск в 1938—1942 годах была построена железнодорожная линия до станции Невельской (58 км). Земляное полотно и искусственные сооружения были завершены от Тайшета на 75 км и частично выполнены до реки Чуны (124 км). Выстроенные соединительные ветки Тахтамыгда (Бам) — Тында, Ургал — Известковая, Волочаевка (Хабаровск) — Комсомольск-на-Амуре способствовали расселению людей вдоль этих линий. Из населенных пунктов, лежащих на трассе, кроме перечисленных, наиболее крупными являются следующие: Тайшет, Братск, Усть-Кут, Северобайкальск, Тында и Селемджинск.

Не случайным оказался выбор общего направления БАМа, как не случайно и то, что направление сохранилось в основном и для сегодняшнего поколения изыскателей, проектировщиков и строителей магистрали. «Выбор направления Байкало-Амурской магистрали сделан Бампроектом на основе обобщения огромного материала, полученного после тщательного обследования всего района возможного прохождения трассы, проработки всех технически допустимых вариантов принципиального характера, равно как и многочисленных местных вариантов, а также строго критической проверки всех полученных материалов и выводов по данному вопросу. Из всего вышесказанного о выборе направления следует, что в результате произведенных исследований основное направление Байкало-Амурской

магистрали установлено на всем ее протяжении, причем выбранное направление является наивыгоднейшим»[1]. Вся последующая история строительства Байкало-Амурской магистрали подтвердила правильность этого вывода, сделанного в 1943 году.

Настоящий подвиг совершили строители в трудные для Родины дни, когда враг рвался к Волге. Нужно сказать, что с началом войны работники БАМа, не попавшие на фронт, находились в Москве, где влились в так называемое Полевое строительство. Эта организация строила оборонительные сооружения. В январе 1942 года было принято решение о строительстве Волжской железнодорожной рокады.

Для рокадной железной дороги Сталинград (Волгоград) — Камышин — Саратов рельсы пришлось снять с линии Бам — Тында и часть с линии — Ургал — Известковая. Вот и послужил БАМ для фронта, так и породнился БАМ со Сталинградом.

Особую страницу в летописи строителей БАМа занимает история строительства самого крайнего, Восточного участка магистрали, произведенного в годы Великой Отечественной войны. 21 мая 1943 года было возобновлено строительство линии Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань, законсервированной в начале войны. В мае 1945 года 475-километровая железная дорога Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань вошла в строй.

После окончания Великой Отечественной войны было принято постановление о продолжении строительства Байкало-Амурской магистрали. К моменту принятия этого решения, кроме дороги Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань, была введена в эксплуатацию линия Братск — Невельская. Кроме того, на

[1] Байкало-Амурская магистраль. Комсомольск-на-Амуре, 1945, с. 110.

2093 км имелись технические проекты, и 1736 км обеспечены разработанными техническими заданиями. Строительство Западного участка БАМа от Тайшета до Усть-Кута было включено в план первоочередного строительства первой послевоенной пятилетки. 7 ноября 1947 года в Братск прибыл первый поезд из Тайшета. Открылось прямое сообщение с Ангарой. Решено также было продолжать строительство железнодорожной линии Ургал — Комсомольск-на-Амуре. Работы были возобновлены и на линии Бам — Тында.

После 1953 года изыскательские работы и строительство на Байкало-Амурской магистрали были законсервированы.

Несмотря на то что непосредственно на БАМе работы в эти годы не велись, в Сибири было построено несколько важных участков: Абакан — Новокузнецк, Абакан — Тайшет, Хребтовая — Усть-Илимск, Кузбасс — Ачинск — Абалаково, Ясино — Белый Яр.

Эти дороги послужили своеобразным плацдармом, с которого комсомольско-молодежные отряды 70-х годов развернули наступление на горно-таежные районы трассы БАМа.

И ТАЙГА ПОКОРЯЕТСЯ НАМ

Впервые о БАМе всенародно сказал Л. И. Брежнев в речи, посвященной 20-летию освоения целины, в Алма-Ате 15 марта 1974 года: «Целина не кончается казахстанскими или алтайскими степями. Целина — это тайга Сибири, тундра Севера, пустыня Средней Азии. Чтобы быть более конкретным, назову лишь один из готовящихся проектов. Это Байкало-Амурская магистраль, железная дорога, которая пересечет всю Восточную Сибирь и Дальний Восток. Строительство этой железной дороги, которая прорежет сибирский массив с его неисчерпаемыми природными богатствами, открывает путь к созданию нового крупного промышленного района: вдоль нее вырастут поселки и города, промышленные предприятия и рудники, разумеется, будут вспаханы и пущены в сельскохозяйственный оборот и новые земли».

Призыв партии был подхвачен героическим комсомолом. На XVII съезде ВЛКСМ на слова Л. И. Бреж-



Тропы изыскателей

нева: «Убежден, товарищи, что эта стройка станет всенародной, в ней примут участие посланцы всех республик, и в первую очередь наша молодежь. Разве это не вдохновляющая перспектива для многих тысяч наших молодых людей?» — Первый секретарь

ЦК ВЛКСМ Е. М. Тяжельников от имени всех комсомольцев ответил заверением, прозвучавшим как клятва: «Дорога в три тысячи километров будет построена! И по всему пути от берегов Лены до берегов Амура поднимутся новые светлые города, первоклассные заводы и рудники, будут освоены тысячи гектаров новых земель. Мы придем к тебе, Комсомольск-на-Амуре, город комсомольской славы, по новой, северной великой трассе».

Партия сказала: надо! Комсомол ответил: есть! И строительство великой стройки началось. Началось претворение в жизнь великих предначертаний партии. Начался новый массовый подвиг славного Ленинского комсомола. Комсомольские организации республики, областей, краев, городов взяли шефство над объектами БАМа.

Вторая Транссибирская магистраль сооружается всей страной, сооружается основательно, прочно. Одновременно строятся жилые дома, создаются промышленные комплексы, станции, возникают новые города там, где шумела вековая тайга.

Байкало-Амурская магистраль представляет собой сложный организм. Строительство магистрали ведется в условиях сурового климата, вечной мерзлоты, горного рельефа.

Общая протяженность магистрали от Тайшета до Советской Гавани — 4333 км. Она включает уже существующие линии: Тайшет — Усть-Кут (Лена) и Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань, длиной 1188 км, и строящийся участок: Усть-Кут — Тында — Ургал — Комсомольск-на-Амуре, длиной 3145 км. В состав магистрали входят также ответвления: Тында — Бам (180 км) и Тында — Беркакит (220 км).

Для прокладывания основной железнодорожной трассы предусматривается построить около 3200 искусственных сооружений, 142 крупных моста, 4 тоннеля —



Готовится к отправке на ударную стройку очередная партия изделий

Северо - Байкальский (6,7 км), Северо-Муйский (15 км), Кодарский (2 км) и Нагорный (1,8 км).

Объем строительно-монтажных работ огромен. Чтобы насыпать земляное полотно, потребуется вынуть более 350 млн. м^3 земли.

Часто искусственные сооружения и здания приходится строить на сваях, а при строительстве мостов применять так называемые столбчатые фундаменты, гарантирующие сохранность многолетней мерзлоты.

Для доставки материалов к месту их назначения строят автомобильные дороги.

Особую сложность представляет строительство инженерных коммуникаций. Наружные коммуникации водопровода, канализации, теплофикации и технологические трубопроводы приходится защищать от замерзания. Намечено построить около 200 железнодорожных станций и разъездов, крупнейшие из них: Усть-Кут (Лена), Нижнеангарск, Чара, Тында, Ургал.

БАМ оснащается автоблокировкой и новейшей системой диспетчерской централизации, железнодорожные станции — оборудованием электрической централизации стрелок и сигналов.



БАМ. Западный участок. Временный поселок мостостроителей

Магистраль будет обслуживаться тепловозной тягой, а на участке Усть-Кут (Лена) — Муякан (660 км) — электровозной. Вдоль всей трассы магистрали сооружаются благоустроенные поселки для строителей и эксплуатационников. 40% участков всей длины трассы неблагоприятны для строительства. Из 350 млн. $м^3$ грунта, который придется переместить при земляных работах, 170 млн. $м^3$ приходится на скальные и многолетние мерзлые грунты.

Для того чтобы осуществить такое огромное строительство, необходимо решить многие научные проблемы. Для этого при президиуме Сибирского отделения Академии наук СССР была создана комиссия по разработке программы хозяйственного освоения зоны

БАМа. К ее составлению было привлечено около 20 научно-исследовательских институтов. Наибольшая работа выпадает на долю геологов, гидрологов, географов, мерзлотоведов, биологов, ботаников — людей, изучающих землю, ее недра и природу.

Товарищ Л. И. Брежнев в речи перед трудящимися Бауманского избирательного округа Москвы в июне 1975 года говорил: «Размах работ на БАМе с особой силой подчеркивает необходимость грамотно подойти ко всем проблемам этой великой стройки, решать текущие вопросы не под влиянием стихийного наплыва событий, а исходя из точных, научно обоснованных представлений о перспективе комплексного развития этого обширного района. Так, уже в ближайшее время нам нужно ясно определить, какие конкретно минерально-сырьевые и иные ресурсы должны быть включены в народнохозяйственный оборот в первую очередь. Надо решить, где, в каких местах наиболее выгодно расположить города и рабочие поселки».

Важные задачи встали перед геологами, которым надо изучать район прохождения трассы, провести исследования, связанные непосредственно с прокладкой дороги, с выявлением месторождений строительных материалов, необходимых и для самой трассы, и для возведения разнообразных сооружений. Геологи обязаны также провести колоссальные исследования в районах зоны БАМа, на территориях, прилегающих к трассе БАМа, где обнаружены месторождения полезных ископаемых, на базе которых созданы современные промышленные комплексы, крупные минерально-сырьевые центры для черной, цветной металлургии, угольной, химической промышленности.

В январе 1972 года в Сковородино прибыли первые строители и появились первые жилые вагончики — признак новой стройки. А в феврале в поселке Тындинский был заложен первый щитовой дом, положивший

начало будущему городу Тынде. В июне южнее Тынды заложен поселок Аносовский. В сентябре на станции Бам было положено первое звено линии Бам — Тында. К весне 1973 года было закончено проектирование линии Тында — Беркакит. В мае 1974 года двадцать лучших строителей получили награды Родины — ордена и медали. В мае 1974 года на Западном участке появился поселок Звездный. В 1974 году продолжалось строительство моста через Лену. 4 сентября была пробита дорога в Звездный. Продолжалось строительство вторых путей линий Тайшет — Усть-Кут (Лена). Рядом со Звездным появился поселок Магистральный.

Важное событие произошло тем временем в Звездном — там 15 сентября 1974 года появился первый коренной житель — им оказался Саша Конопкин.

Около 700 км магистрали пролегает по территории Хабаровского края. Одним из важных объектов на этом участке стал мост через Амур длиной свыше полутора километров. Мост заменил существовавшую длительное время ледовую зимнюю и паромную летнюю переправу через полноводный Амур. Мост был построен к концу 1974 года. Тогда же возник и новый поселок Ургал. 1975 год строители БАМа встречали хорошими успехами. Проложена временная автомобильная дорога от Лены до Таюры, уложено 132 км железнодорожной линии Бам — Тында, сдано в эксплуатацию 40 км второго пути на действующей магистрали Тайшет — Усть-Кут (Лена). За этот год на БАМе построено временного жилья 75 тыс. м^2, 17 магазинов, много столовых, овощехранилищ, складов, пекарен и др.

Для руководства сооружением Байкало-Амурской магистрали организовано Главное управление строительства БАМа — Бамстрой.

Большое строительство осуществлено в 1977 и 1978 годах. БАМ — всенародная стройка. В ней участвуют представители всех союзных республик.



Бамовская смена

Передовая газеты «Правда» 8 апреля 1975 года писала, что свыше 140 тыс. $м^2$ жилья, здания культурно-бытового и коммунального назначения построят на станции Тында москвичи, жилой поселок на станции Чара — посланцы Казахской ССР, трудящиеся Башки-



БАМ. Студенты МИИТа на строительстве дома

рии и Куйбышевской области возведут дома в Зейске. С каждым днем множится число коллективов, которые оказывают действенную помощь строителям БАМа. Сооружение этой крупнейшей железнодорожной линии стало поистине общенародным делом.



Укладка пути

БАМ строится, как отмечалось, сразу с нескольких точек, на восток — от Лены, на запад — от Комсомольска-на-Амуре и на восток и на запад — от Тынды. Ну и кроме того, соединительные ветви. Но и это не все. Строятся или проектируются электростанции. Начали создаваться Верхнеленский, Северо-Байкальский, Удоканский, Алдано-Чульманский, Ургальский и другие территориально - производственные комплексы. Сооружаются предприятия строительной индустрии в Шимановске, Тайшете, Нижнеудинске, Улан-Удэ, Усть-Куте, Амазаре и других местах. Вслед за путеукладчиками идут строители городов, заводов, фабрик — те, кто будут эту землю обживать. На встрече с избирателями Бауманского избирательного округа Москвы 13 июня 1975 года Л. И. Брежнев сказал и такие слова: «На БАМе уже начаты работы, там воспитываются, мужают, закаляются десятки тысяч, а скоро это будут сотни тысяч, молодых людей. Им предстоит преодолеть немалые трудности. И мы уверены, товарищи, что они сделают это, и сделают с честью!»

А успехи у строителей БАМа уже немалые. На Центральном участке к 30-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне полностью всту-

пила в строй линия Бам — Тында, строительство которой началось в январе 1972 года. Приветствуя участников строительства железнодорожной линии Бам — Тында, Л. И. Брежнев 20 мая 1975 года писал: «Открытие движения по новой линии имеет большое народнохозяйственное значение, создает условия для дальнейшего разворота работ по сооружению Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, быстрейшего освоения природных богатств Сибири и Дальнего Востока».

Из Тынды строители начали работы на восток и на запад. Комсомольцы отряда «Московский комсомолец» пробили просеку у Кувыкты, обустроились у Хорогочи и выдвинули передовое звено на 140 км западного направления к месту будущей станции Ларба. Продолжалось строительство Тынды, куда со всех концов страны едет молодежь.

Весь поселок стал полигоном передового опыта. В нем давали практические уроки ударной работы на строительстве 48-квартирного дома Герои Социалистического Труда Н. И. Морозова и Н. А. Злобин. Герой Советского Союза, летчик-космонавт СССР В. В. Лебедев возглавил студенческий строительный отряд Московского авиационного института.

Приветственное письмо Л. И. Брежнева строителям линии Бам — Тында вдохновило всех участников великой стройки. 23 июля 1974 года на берег Байкала у мыса Курлы высадился первый десант тоннельного отряда. Теперь тут ведутся работы по строительству Северо-Байкальского тоннеля. Рядом строится поселок тоннельщиков Новогодний.

Открылось рабочее движение поездов от Усть-Кута до моста через Лену. Строятся поселки Звездный, Магистральный, Улькан, Кунерма, Ния.

Станцию Ургал на Восточном участке БАМа строят посланцы Донбасса. На месте старого, избяного Ургала растет новый благоустроенный город. Вслед за Лен-



Тында строится

ским мостом вступил в строй в 1975 году мост через Амур. У Зейской ГЭС вырос город Зея и поселок строителей Светлый.

После линии Бам — Тында началось строительство участка Тында — Беркакит. В ноябре 1975 года строи-



Бамовцы отдыхают: фестиваль гитарной песни

тели мостоотряда закончили монтаж пятипролетного моста через Тынду длиной около 150 м. Теперь от этого моста можно было прокладывать стальную магистраль на запад, в сторону Чары. 14 ноября было уложено первое звено рельсов. Тында стала центром

БАМа — стала городом... Поселок Нерюнгри преобразован в город республиканского подчинения. Полукилометровый мост через Амур — самый крупный мост на БАМе. Амурская стальная переправа войдет в историю отечественного мостостроения смелостью технических элементов и исполнения. Здесь применены вместо традиционных кессонных фундаментов под опоры железобетонные колодцы-оболочки. Гигантские железобетонные пустотелые столбы с помощью мощных вибраторов погружались в речное ложе, турбобуром вводились в скальные породы и заполнялись бетоном. На таких надежных сваях и ставились затем богатырские опоры.

В письме к участникам строительства железнодорожного мостового перехода через Амур у Комсомольска-на-Амуре Л. И. Брежнев отмечал: «Открытие движения по новому мосту имеет важное народнохозяйственное значение, обеспечивает еще один транспортный выход на побережье Тихого океана, позволит значительно увеличить провозную способность существующей железной дороги на участке Комсомольск-на-Амуре — порт Ванино и является убедительным доказательством того, что курс партии, направленный на ускоренное развитие производительных сил Дальнего Востока, осуществляется успешно». Л. И. Брежнев назвал мост через Амур одним из уникальных транспортных сооружений в нашей стране, важным составным звеном Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. 27 ноября 1975 года дала промышленный ток Зейская ГЭС.

В конце 1975 года на строительстве магистрали трудилось 24 тыс. юношей и девушек, т. е. примерно половина всех работающих на БАМе. Только в 1975 году в составе ударных отрядов на БАМ прибыло 7528 человек. Комсомольцы, ударные комсомольские отряды, как отмечалось на первом собрании партийно-

хозяйственного актива строителей БАМа в январе 1976 года, сыграли решающую роль в становлении коллективов строителей Байкало-Амурской магистрали. Комсомольцы и молодежь БАМа достойно продолжали дело, начатое их отцами. И это чувство, эти традиции преемственности очень хорошо выразил Альберт Кравцов в своем стихотворении:

Тайга вокруг промерена рулеткой,
На трассе БАМ звучит за взрывом взрыв.
Энтузиазм, рожденный первой пятилеткой,
Первопроходцы не сдают в архив.
Первопроходцы ленинской породы!
Вновь фронт наш на корчагинский похож.
Передовая по борьбе с природой
Сегодня БАМ. В атаку, молодежь!

В Отчетном докладе XXV съезду КПСС Л. И. Брежнев обратился со словами приветствия к труженикам Сибири, Севера, Средней Азии и Дальнего Востока: «Разрешите мне от имени XXV съезда партии горячо приветствовать героические коллективы первопроходцев, труд которых ставит на службу Родине огромные природные богатства, дает новую жизнь обширным районам Сибири, Севера, Средней Азии и Дальнего Востока. Пожелаем им, товарищи, успехов в их трудных, но очень нужных стране делах»[1].

Решения XXV съезда нашей партии вдохнули новую струю в славные дела строителей Байкало-Амурской магистрали.

В мае 1976 года в Улан-Удэ состоялся первый слет Всесоюзного ударного комсомольского отряда имени XVII съезда ВЛКСМ. ЦК ВЛКСМ обратился с приветствием к бойцам отряда, в котором отмечал, что за выдающиеся трудовые достижения 11 бойцов отряда награждены высокими правительственными награда-

[1] Материалы XXV съезда КПСС. М., 1976, с. 43.

ми, 4 стали лауреатами премии Ленинского комсомола, 35 сфотографированы у Знамени Победы, 38 завоевали почетное право подписать рапорт Ленинского комсомола XXV съезду КПСС, Виктор Лакомов и Татьяна Васина избраны депутатами Верховного Совета РСФСР. Комиссар отряда, бригадир каменщиков В. Мучицын писал тогда в «Комсомольской правде»: БАМ помогает людям «строить себя», выковывает характеры. И уже только за одно это все мы в душе благодарны БАМу. С большим воодушевлением участники слета послали приветственную телеграмму товарищу Л. И. Брежневу, в которой заверили, что все предначертания партии, все взятые социалистические обязательства отрядом будут выполнены и перевыполнены.

В начале июля 1976 года на пути к Беркакиту укладка пути шла уже на 228-м километре, шли к завершению работы на мостах перед станцией Могот. Велись работы по сооружению Нагорного тоннеля через Становой хребет.

На БАМе развернулось движение под девизом «Я — хозяин стройки», основными направлениями которого стали: развитие общественно-политической активности комсомольцев и молодежи; борьба за высокопроизводительное, эффективное и бережное использование техники, машин и механизмов; организация социалистического соревнования комсомольско-молодежных коллективов за качественное выполнение порученной работы на каждом рабочем месте, экономное и бережное использование строительных материалов и конструкций; участие в создании новых городов, поселков и станций, борьба за превращение их в высококультурные центры Восточной Сибири и Дальнего Востока; охрана природы и окружающей среды; воспитание молодежи на революционных, боевых и трудовых традициях Коммунистической партии и советского

народа. Конечной целью патриотического движения комсомольцев и молодежи «Я — хозяин стройки» является досрочное завершение строительства БАМа с высоким качеством, создание населенных пунктов образцового порядка и быта.

В конце июля 1976 года на магистрали состоялся большой праздник. В гости к строителям на первый фестиваль «Огни магистрали» приехало более 350 мастеров искусств. Бригады артистов побывали в самых отдаленных поселках. 5 августа 1976 года к таежному поселку Могот прибыл первый рабочий поезд со строительными материалами. Участок Сивачан — Могот пройден. Был сделан еще один важный шаг на пути к Нерюнгринским месторождениям каменного угля. Мощность Нерюнгринского угольного разреза — 13 млн. т угля в год. Это будет уникальное предприятие по добыче угля открытым способом.

От Тынды в сторону Чары полным ходом велись изыскательские работы. Строители механизированной колонны № 147 сумели за полгода, вместо десяти месяцев по нормам, вынуть 300 тыс. $м^3$ земли. Одновременно строились мосты на будущей трассе Тында — Чара. Предстояло построить десять мостов.

БАМ сделался поистине всенародной молодежной стройкой. За два года в ЦК ВЛКСМ поступило свыше 150 тыс. заявлений с просьбой отправить их на строительство Байкало-Амурской магистрали. Письма поступали со всех концов нашей страны. Подобные письма продолжают поступать и сейчас. Но нужно пройти серьезный конкурс, чтобы попасть в число избранных: быть хорошим специалистом, отличаться высокими моральными качествами. В октябре 1976 года Президиумом Верховного Совета СССР учреждена медаль «За строительство Байкало-Амурской магистрали», которой награждаются активные участники строительства.

На строительстве БАМа представлены прежде всего многие предприятия Дальнего Востока: труженики сахалинских домостроительных комбинатов отправляют для строителей сборные жилые дома; Зейская ГЭС дает электроэнергию Амурской области, Хабаровскому и Приморскому краям. Из многих районов на БАМ поступают технические строительные материалы.

Активное участие в строительстве БАМа принимают воины-железнодорожники.

Посланцы солнечной Молдавии строят станцию Алонка. Представители Украины строят поселок при самом большом магистральном узле — Ургал. Создан специализированный строительно-монтажный поезд — «Укрстрой», в состав которого входят пять студенческих отрядов.

В связи с досрочным выполнением годовой программы строительно-монтажных работ и социалистических обязательств, принятых на 1976 год строителями Байкало-Амурской магистрали, товарищ Л. И. Брежнев прислал строителям магистрали приветствие, в котором писал: «Ваши трудовые достижения, которыми вы вновь порадовали Родину в первом году десятой пятилетки,— это результат большой целеустремленной работы партийных, комсомольских и профсоюзных организаций по претворению в жизнь исторических решений XXV съезда КПСС по ускоренному развитию производительных сил Сибири и Дальнего Востока. БАМ — главная стройка Ленинского комсомола. Здесь у нашей молодежи особо ярко проявляются замечательные черты советского человека: преемственность поколений, беспредельная преданность партии, Родине, самоотверженность и героизм в труде».

Первый год десятой пятилетки был завершен достойно. «Центральный Комитет КПСС выражает твердую уверенность в том,— писал Л. И. Брежнев,— что строители Байкало-Амурской железнодорожной

магистрали, руководствуясь решениями октябрьского (1976 г.) Пленума ЦК КПСС, будут и впредь настойчиво бороться за претворение в жизнь поставленной партией задачи — строить быстро, экономично, на высоком современном техническом уровне; приложат все силы, знания и накопленный опыт для наиболее полного использования имеющихся резервов и возможностей».

Полные решимости выполнить наказ партии и народа, строители Байкало-Амурской магистрали вступили во второй год десятой пятилетки. По-прежнему основным фронтом работ в 1977 году был Центральный участок БАМа, где предстояло построить линию Тында — Беркакит, выйти к месторождениям коксующегося угля, а также сдать в постоянную эксплуатацию линию Бам — Тында. Строились тоннели, поселки, школы, магазины, клубы...

Строительство всех объектов БАМа велось под девизом «60-летию Октября — достойную встречу!» Как и во всей стране, на строительстве магистрали широко развернулось социалистическое соревнование.

29 июня 1977 года в Тынде состоялось вручение орденов и медалей большой группе строителей Байкало-Амурской магистрали. В. Г. Новику были вручены медаль Героя Социалистического Труда и орден Ленина, В. С. Улевскому — орден Ленина, Э. А. Абдуллаеву, А. В. Блоцкому, С. И. Журавскому, Н. Г. Кучеренко, В. А. Маслову, В. Н. Мониной, С. Н. Петрову, И. С. Сафронову, М. К. Талиповой, К. М. Щетинину — орден Трудового Красного Знамени. Многие строители награждены орденами «Знак Почета», Трудовой Славы III степени, медалями «За трудовую доблесть» и «За трудовое отличие». Участники торжественного заседания обратились с письмом к Генеральному секретарю ЦК КПСС, Председателю Президиума Верховного Совета СССР товарищу Л. И. Брежневу, в котором докладывали, что «сооружение магистрали успешно



Разъезд Якутский

развернуто, задания партии и правительства претворяются в жизнь. На всех участках строительства Байкало-Амурской магистрали уложено 580 километров стального пути, отсыпано более двух тысяч километров автодорог, построено 290 мостов и около 500 искусственных сооружений, 70,6 тысячи квадратных метров постоянного и 646 тысяч квадратных метров временного жилья, на 4500 мест детских садов и яслей». От имени награжденных и всех участников стройки участники заседания заверили Л. И. Брежнева, что линия Бам — Тында будет сдана в постоянную эксплуатацию досрочно и будет открыто рабочее движение по линии Тында — Беркакит.

И строители сдержали свое слово. На четыре месяца раньше срока строители-тоннельщики закончили проходку Нагорного тоннеля, открыв путь на Беркакит.



Восточный портал Байкальского тоннеля

30 сентября 1977 года Государственная комиссия подписала акт о вводе в действие железнодорожной линии Бам — Тында. 28 октября последнее звено было уложено на станции Беркакит. Рабочий поезд прибыл на конечную станцию на год и два месяца раньше

срока, определенного постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 24 сентября 1977 года 63 человека за активное участие в строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали и достигнутые трудовые успехи были награждены медалью «За строительство Байкало-Амурской магистрали».

С большим воодушевлением было встречено приветствие Л. И. Брежнева участникам строительства железнодорожной линии Бам — Тында — Беркакит. «С удовлетворением узнал,— писал Л. И. Брежнев,— о вашей большой трудовой победе, одержанной в канун 60-летия Великого Октября,— выполнении социалистических обязательств по вводу в постоянную эксплуатацию железнодорожной линии Бам — Тында и досрочному открытию рабочего движения поездов на участке от Тынды до Беркакита, уникального Чульманского угольного месторождения. Ваш трудовой подарок юбилею является существенным вкладом в развитие Южно-Якутского территориально-производственного комплекса и способствует успешному претворению в жизнь решений XXV съезда КПСС по ускоренному вовлечению в народнохозяйственный оборот огромных природных ресурсов в зоне Байкало-Амурской железнодорожной магистрали».

Высвободившиеся силы со строительства линии Тында — Беркакит были переброшены на строительство линии Тында — Чара. В декабре 1977 года первые строители высадились на Хани — будущей станции Байкало-Амурской магистрали на границе Читинской, Амурской областей и Якутской АССР. В канун 60-летия Великого Октября в Тынде был открыт Музей истории строительства БАМа. И это знаменательно. Комсомольцы, молодежь, все строители Байкало-Амур-

ской магистрали — это сегодняшняя героическая история нашей страны.

Большими успехами ознаменовался 1977 год на Западном участке Байкало-Амурской магистрали, где в начале года началась прокладка линии от станции Набель до поселка Магистральный. Началась установка пролетов второго по длине на Западном БАМе моста — через реку Киренгу.

Мы уже отмечали, что ключами ко всему БАМу являются тоннели. На трассе БАМа нет простых, легких участков — все они сложные и все трудные. Но все же и среди них своими трудностями выделяются Северо-Байкальский и Северо-Муйский тоннели.

В середине августа 1977 года, на месяц раньше срока, рельсы Западного БАМа продлены до станции Киренга, расположенной на 169-м километре. 15 августа первый рабочий поезд пришел на эту станцию.

В начале сентября началась укладка рельсов на участке Киренга — Улькан. 29 октября к поселку Улькан подошел первый поезд. Это — 209-й километр трассы. Строители взяли курс на Байкальский тоннель.

Напряженной жизнью жили весь 1977 год и строители Восточного участка Байкало-Амурской магистрали. Уже к началу года стальные пути достигли пункта Эанга, на 72-м километре от Березовки. Тут будет один из разъездов железной дороги. Через Бурею возводился мост.

Велось строительство поселков и станций на Восточном БАМе. Благоустраивались и обживались Ургал, Алонка и другие поселки.

Строительство БАМа продолжается на всем протяжении от Байкала до Амура. Строятся не только стальные пути, автомагистрали, станции и поселки — делаются характеры людей. Очень хорошо написала писательница Римма Казакова о том, что входит в

понятие БАМ: «Понятие БАМ значительно шире его материальной сути. Это не только более 3 тысяч километров железнодорожного пути, не только станции, поселки, мосты через Амур, Лену, Селемджу, Витим, Зею, Амгунь, Бурею... БАМ — это не только конкретная техническая проблема. Это и проблема нравственная. Потому что если БАМ строят люди, то и магистраль строит человеческие характеры, судьбы. Размышляя таким образом, приходишь к выводу — слово мгновенно вошло в обиход потому, что четко, ясно, лаконично выражает смысл и суть явления, обозначить которое иначе можно лишь с помощью длинной цепочки таких понятий, как созидание, мужество, целеустремленность, молодость, подвиг, преданность революционной идее... Многие высокие слова соединились в одном-единственном — БАМ».

Строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали продолжается. На Западном участке к началу 1978 года строители дошли до Улькана. Это 210-й километр основной трассы. Строители ведут земляные работы и возводят искусственные сооружения от Улькана до Северо-Байкальского тоннеля — до 273-го километра. Продолжается строительство Байкальского тоннеля. В 1982 году он войдет в строй. В 1979 году началась укладка железнодорожного пути от Северо-Байкальского тоннеля до Северобайкальска.

На Центральном участке от Тынды в сторону Чары построено примерно 400 км автомагистрали. От Тынды поезда пришли в Беркакит, а теперь строители стремятся как можно скорее построить дорогу до Нерюнгри. В Нагорном тоннеле ведутся отделочные работы. Строится дорога от Ургала до Комсомольска-на-Амуре.

В апреле 1978 года произошли два важных события в жизни строителей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. 4 апреля Генеральный секретарь

ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР Л. И. Брежнев во время своей поездки по районам Сибири и Дальнего Востока встретился на станции Сковородино с передовиками-строителями этого участка БАМа.

Л. И. Брежнев тепло приветствовал молодых строителей и сказал, что «труд первопроходцев всегда сложен. Но пройдет немного времени, и БАМ поможет полнее использовать богатейшую кладовую недр этого района, по-новому решить вопрос развития производительных сил. «Это программа большого государственного значения»,— подчеркнул он. Свое выступление Л. И. Брежнев закончил пожеланием новых успехов и уверенностью в том, что молодежь сдержит свое слово: «Сделано на Байкало-Амурской магистрали много, но предстоит сделать еще больше. Партия верит в молодежь. Комсомол нас никогда не подводил!» [1]

Встречи Л. И. Брежнева со строителями БАМа состоялись и в других городах Сибири и Дальнего Востока.

В Иркутске Л. И. Брежнев очень тепло говорил о молодежи БАМа, о комсомоле, который взял шефство над БАМом. В Комсомольске-на-Амуре Л. И. Брежнев встретился с жителями этого города, куда сейчас тянутся стальные ветки магистрали. Недалеко то время, когда линия железной дороги свяжет столицу БАМа Тынду с Комсомольском-на-Амуре, от которого уже давно идут поезда к конечному участку БАМа — к Советской Гавани.

Молодые строители Всесоюзной ударной комсомольской стройки — Байкало-Амурской железнодорожной магистрали в письме Л. И. Брежневу вдохновенно писали: «Десятки тысяч посланцев Ленинского комсомола бесконечно горды высокой оценкой, которую вы

---

[1] Брежнев Л. И. Ленинским курсом. М., 1979, т. 7, с. 257.

дали нашему труду. БАМ для нас — не временная стройка, это дело нашей жизни, мы приехали сюда навсегда. Быть в рядах первопроходцев, быть на переднем крае строительства коммунизма — это для нас, молодых строителей, большая честь и высокая гражданская обязанность. Заверяем вас, дорогой Леонид Ильич: все, что намечено Коммунистической партией, будет построено в срок и с высоким качеством! Свое комсомольское слово, данное вам, мы сдержим с честью».

В апреле 1978 года состоялся XVIII съезд ВЛКСМ. Среди его делегатов и гостей была большая группа молодых строителей Байкало-Амурской магистрали. Первый секретарь ЦК ВЛКСМ Б. Н. Пастухов доложил делегатам съезда, что «все задания правительства по созданию магистрали века выполняются досрочно, с хорошим качеством. Проложено 1100 километров, или треть пути, построены ряд уникальных мостов и тоннелей, сеть автомобильных дорог, выросло 46 поселков»[1]. От имени строителей БАМа каменщица треста «Тындатрансстрой» Амурской области, депутат Верховного Совета РСФСР Т. А. Васина заверила делегатов, ЦК КПСС и лично товарища Л. И. Брежнева, что «посланцы Москвы и Ленинграда, союзных республик, краев и областей с честью оправдывают доверие комсомольских организаций, выдавших им путевки на БАМ, работают самоотверженно, с полной отдачей сил»[2].

Как во время работы XVII съезда ВЛКСМ на БАМ ушел Всесоюзный отряд имени XVII съезда ВЛКСМ для работы на комсомольских стройках страны, так и после XVIII съезда ВЛКСМ Всесоюзный ударный комсомольский отряд имени XVIII съезда ВЛКСМ

---

[1] Комс. правда, 1978, 26 апр.
[2] Там же, 1978, 28 апр.

направился на передовые стройки, и в том числе на БАМ.

Делегаты съезда с огромным вниманием выслушали выступление комиссара Всесоюзного отряда имени XVII съезда ВЛКСМ, бригадира комсомольско-молодежной бригады Владимира Мучицына, который выразил уверенность, что и впредь тысячи молодых добровольцев будут ехать на важнейшие новостройки Сибири и Дальнего Востока.

Выступая на XVIII съезде ВЛКСМ, Л. И. Брежнев исключительно тепло отозвался о молодежи, работающей в Сибири и на Дальнем Востоке, о молодых строителях Байкало-Амурской магистрали: «Это были прекрасные ребята и девушки». О своей работе, о своей жизни они говорили по-хозяйски, со знанием дела и вместе с тем увлеченно. Глаза их были как бы устремлены в будущее. Слушая их, на память пришли строки известной песни: «Мы покоряем пространство и время, мы молодые хозяева земли».

БАМ строит вся страна, БАМ строит наша славная молодежь. И недалеко то время, когда необъятные богатства Сибири и Дальнего Востока встанут на службу советскому народу. И поможет сделать это Байкало-Амурская магистраль.

В 1978 и в 1979 годах возросли темпы строительства на всех участках Байкало-Амурской магистрали — партия и правительство приняли ряд мер к быстрейшему завершению строительства магистрали и вводу ее в число действующих железных дорог. И строители откликнулись на призыв. В середине сентября 1978 года берега реки Амгуни на 209-м километре Восточного БАМа соединил полукилометровый мост. Самый восточный мост магистрали монтажники бригады Евгения

Ставицкого сдали досрочно. 30 декабря рабочий поезд пришел на станцию Джамку, что в трехстах километрах от Комсомольска-на-Амуре. Теперь только 50 км отделяли строительные отряды Восточного БАМа, укладывающие рельсы навстречу друг другу от Ургала до Комсомольска-на-Амуре.

На Западном БАМе железная дорога протянулась к западу от Тынды, по направлению к станции Чара на 132 км — путеукладчики уложили «серебряное звено» на станции Ларба. 26 октября 1978 года по линии Беркакит — Тында прошел первый эшелон с углем Южной Якутии. К концу года линия эта стала привычной: по ней в Тынду шел уголь, а обратно — лес для новостроек Тынды, Беркакита и в другие районы Сибири и Дальнего Востока.

Много внимания, как и прежде, уделялось в эти годы строительству поселков и городов БАМа. Повсюду возводились современные благоустроенные дома, детские ясли и сады, столовые, клубы, магазины, кинотеатры, эстрады. В Тынде создан Музей истории БАМа.

Эффективному строительству Байкало-Амурской магистрали в немалой степени содействовала энергия Зейской ГЭС, которая стала главной жизненной артерией столицы БАМа. В эти же годы пятая станция Западного БАМа — Улькан, что на 209-м километре магистрали, приняла первый пассажирский поезд. На паромную переправу Ванино-Холмск прибыл дизель-электроход «Сахалин-6». Принято решение начать строительство второй очереди паромной переправы, связывающей материк с островом Сахалином.

Дальневосточные геологи открыли в северных районах Приамурья, там, где ведется сооружение стальной магистрали, свыше 50 месторождений полезных ископаемых и среди них два угольных месторождения. А в марте 1979 года пришло известие о том, что на

юге Якутии в зоне БАМа открыто Чаротоккинское месторождение железных руд, запасы которого исчисляются в несколько миллиардов тонн. Близость коксующихся углей Нерюнгринского месторождения дает возможность в ближайшем будущем создать здесь мощную металлургическую, коксо-химическую и топливно-энергетическую промышленность.

Принимаются действенные меры по созданию гарантированного сельскохозяйственного производства в зоне БАМа. Помимо общеизвестных плодородных районов зоны БАМа, ученые исследуют целинные сибирские и дальневосточные земли, для чего создано 18 опорных пунктов. Опыты, проведенные в Казачинско-Ленском опорном пункте, дали обнадеживающие результаты — там в 1978 году было выращено около 470 ц овощей.

Прошло пять лет после того, когда началось строительство второго стального пути к Тихому океану через просторы Сибири и Дальнего Востока. Всего пять лет! Одна бамовская пятилетка. Что же сделано за это время? К настоящему времени уложено почти 1400 км стальной колеи. Перечислим участки, где уложены рельсы. Прежде всего, это — главное, железная дорога Бам — Тында — Беркакит, протяженностью 406 км, действует. Строительство и сдача ее в эксплуатацию произведены ранее намеченных сроков. На Западном БАМе рельсы уложены на участках: Усть-Кут (станция Лена) — Байкальский тоннель (разъезд Даван), протяженностью 300 км; от Тынды на запад до станции Ларба — 130 км. На Восточном БАМе сделано больше, и недалеко то время, когда Дальневосточное кольцо БАМа замкнется. От Тынды на восток, до станции Унаха — длиной 150 км; от Ургала навстречу тындинцам стальная магистраль дошла до станции Алонка (52 км), а на восток, до станции Герби (145 км), от которой совсем близко до станции Каджал, куда

протянулись рельсы из Березовки (120 км). Кроме того, строители сменили рельсы на участке Дуки — Комсомольск-на-Амуре на расстоянии 140 км. Итого получается, что за пятилетие уложено около 1400 км рельсов — более трети трассы (не считая введенных в строй в 40-х — 50-х годах головного (Тайшет — Усть-Кут) и конечного (Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань) участков БАМа).

Но ведь это — не все. В первое пятилетие на БАМе возведено множество промышленных объектов, выстроены новые поселки, появились на карте магистрали, новые города — Тында и Нерюнгри, построено много крупных и малых мостов, проложены сотни и тысячи километров автомобильных дорог, пробито 3700 м тоннелей. И другая победа — начала окупаться линия Бам — Тында — Беркакит, доставляющая коксующиеся угли Нерюнгри. Но главный итог первых пяти лет строительства БАМа — это огромный опыт, приобретенный замечательными строителями, в процессе накопления которого создана основная производственная база, сформировались коллективы людей, знающие, как им строить дальше.

И сейчас десанты строителей успешно работают в Северо-Муйске, Чаре, Усть-Нюкже, Кичере, Зейске, Норе, Уркальте — месте смыкания Дальневосточного кольца БАМа и других местах; прокладываются автотрассы к ним, ведется строительство мостов, пробиваются тоннели. Строители Байкало-Амурской магистрали полны желания выполнить в намеченные сроки задание Родины.

ЧТО ЧИТАТЬ О БАМе

Поездка Леонида Ильича Брежнева по Сибири и Дальнему Востоку. Март — апрель 1978 года. М., 1978.

Алексеев А. И. Хождение от Байкала до Амура. М., 1976.

Байкало-Амурская магистраль. Комсомольск-на-Амуре, 1945.

БАМ: проблемы, перспективы. М., 1976.

Богатко С. А. Второй путь к океану. М., 1975.

Дихтярь А. Б. БАМ. Начало. М., 1974.

Журавлев А. В. Сказание о БАМе. М., 1976.

Казьмин Ю. А. Себе и потомкам. М., 1975.

Молодых К. Ф. и др. Транспортная проблема Восточной Сибири. М., 1930.

Побожий А. А. Дорогами тайги. М., 1974.

Он же. Спешите, землепроходцы. Хабаровск, 1974.

Салуцкий А. С. БАМ строят сильные. М., 1976.

Федин В. М. БАМ — кузница комсомольского характера. Благовещенск.

Хавкин О. А. Утро Большого БАМа. М., 1975.

Шинкарев Л. И. Второй Транссиб. М., 1976.

СОДЕРЖАНИЕ

Алексеев Александр Иванович

И ТАЙГА ПОКОРЯЕТСЯ НАМ

Редактор А. В. Мироненко
Редактор карт М. Д. Киселева
Художественный редактор Е. Л. Ссорина
Технический редактор Н. А. Биркина
Корректоры Н. И. Новикова, Т. И. Крысанова

ИБ № 4203

Сдано в набор 04.04.79. Подписано к печати 28.11.79. А04055. $70 \times 108/_{32}$. Бум. офсетн. № 1. Гарнит. школьн. Печать офсетная. Усл. печ. л. 4,9. Уч.-изд. л. 4,65. Тираж 100 000 экз. Заказ 716. Цена 15 коп.

Ордена Трудового Красного Знамени издательство «Просвещение» Государственного комитета РСФСР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли. Москва, 3-й проезд Марьиной рощи, 41.

Ордена Трудового Красного Знамени Калининский полиграфический комбинат Союзполиграфпрома при Государственном комитете СССР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли. г. Калинин, пр. Ленина, 5.







15 к.